



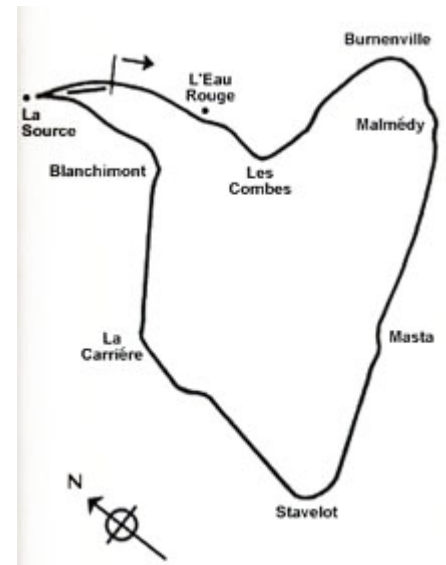
# Belgian Grand Prix



Il circuito di Spa-Francorchamps (8.761 miglia) è uno dei miei favoriti. Più del 50% di esso è affrontato in 6<sup>a</sup> marcia, più dell'80% a pieno gas. Questo è un circuito dove non è necessario trattenersi: puoi spingere la macchina in tutte le direzioni ed è divertente! Volare lungo Masta a 170 mph è emozionante, come in Malmédy e, naturalmente, Eau Rouge. I lunghi rettilinei ti permettono di metterti in scia, puoi anche pensare o innervosirti... fino alla prossima curva. Quindi, divertiti, vai a tutto gas quanto più ti è possibile e lascia stare i freni.

## CAR SETUP:

Questo è un circuito veloce, se non riesci ad essere veloce allora non farai il tempo. Ma per andare veloce hai bisogno di una macchina che tiene in curva e che ti permetta di accelerare prima dell'uscita dalla curva. Se, viceversa, devi aspettare di uscire dalla curva per poter accelerare, allora non importa quanto è potente il tuo motore, tanto non riuscirai ad essere veloce. Quindi iniziamo ad occuparci dello chassis – shocks e roll bars.



Guidare sottosterzo non ti permette di fare tempi buoni. Se in Burnenville o Masta vai di sottosterzo perderai strada in breve tempo. Quindi, lascia che la macchina vada in leggero sovrasterzo e riuscirai ad essere più veloce. Non pensare che il sovrasterzo possa essere un problema sotto frenata, tanto l'unico punto dove frenerai in modo deciso è in entrata di La Source. Tutte le altre curve si fanno rallentando leggermente o affatto. Burnenville rappresenta un ottimo test per il tuo setup. Dovresti essere in grado di affrontare i tre quarti della curva prima di perdere terreno. Se non ci riesci, tendi un po' la anti roll bar posteriore, ma assicurati che non sia più rigida di quella anteriore. Se trovi il setup giusto per Burnenville, sarai in grado di spingere molto anche a Masta e guadagnare secondi in più.

Le marce da usare sono facili da imparare. Devi scalare in 1<sup>a</sup> prima di uscire da La Source, ma la maggior parte delle curve le dovrai affrontare in 3<sup>a</sup> o in una marcia superiore. Sfrutta il rettilineo che precede Masta per settare le tue marce. Devi cercare di arrivare in 5<sup>a</sup> prima di raggiungere il muro sulla sinistra; se non ci riesci vuol dire o che la tua uscita è stata troppo lenta o che i rapporti del cambio sono leggermente lunghi. Quindi ricorda che prima di entrare in Masta devi riuscire a toccare i 198-200 mph. Non preoccuparti se il motore va un po' fuori giri quando sei in scia durante la gara, io sono riuscito a toccare i 206 stando attaccato a chi mi precedeva, ma stai attento a non far scoppiare il motore!

Anche i Clutches e i ramp angles sono abbastanza facili da settare. Ciò che non vogliamo è che le ruote posteriori vengano in spin indipendentemente una dall'altra nelle curve, quindi i clutches vanno impostati abbastanza alti. Un valore elevato al power off del ramp angle (il 2° dei due numeri) ti aiuterà a girare in La Source e in altre curve. Imposta il bilanciamento della frenata in avanti il più possibile qui. La maggior parte delle curve non richiedono l'uso dei freni o solo una frenata leggera. Spingendo il bilanciamento in avanti eviterai qualsiasi sovrasterzo. La Source è l'unico punto del circuito in cui testare i freni. Se ti rendi conto che non riesci a controllare la frenata (come se i freni fossero bloccati) allora vuol dire che hai il bilanciamento troppo in avanti, spostalo un po' indietro e sei a posto.

## GOALS:

Il tuo obiettivo per le qualifiche è: **3:17.0 - 3:19.0**. Con questi tempi dovresti posizionarti nelle prime file della griglia. In gara cerca di tenere questi tempi: **3:18.0 - 3:20.0** se non c'è traffico in pista.

## L'Eau Rouge:

Entrance speed : approximately 165-170 mph  
Speed through the corner : approximately 130 mph  
Arrival time at the corner : 4.06 seconds  
Time to negotiate the corner : 6.30 seconds  
Exit time of the corner : 10.36 seconds



Benvenuto nella curva più ingannevole di Grand Prix Legends. Per fortuna che è all'inizio del circuito, può compromettere il tuo giro appena 10 secondi dopo averlo iniziato, lasciandoti 3 minuti e 10 secondi per poter pensare a come affrontarla al giro successivo! A parte gli scherzi, è una curva meravigliosa. E' veloce, inizia ai piedi di una collina, finisce in cima ad essa, ed è una curva cieca. Cosa altro puoi volere di più?

Il segreto per essere veloci all'Eau Rouge è una guida docile e senza scatti. Se fai un piccolo errore, non peggiorare le cose pigiando bruscamente sul freno o sull'acceleratore, vedi quel che si può fare per riparare e prosegui. Arriverai a questa curva da una discesa che inizia subito dopo i *pits*. Probabilmente non sarai con la marcia più alta - il che è buono - così non dovrai scalare.



All'inizio c'è una leggera curva a sinistra. Devi tenerti vicino al muretto sulla sinistra quando entri in curva mantenendo il pedale del gas premuto. Quando sei a circa metà del muretto – ossia, quando le strisce diventano più scure – frena delicatamente per decelerare (circa 10 mph). Se freni troppo bruscamente, schiacterai la parte inferiore della macchina sulla pista proprio mentre inizia a salire sulla collina. Bisogna evitare questo perché perdi trazione e rischi di uscire fuori pista a 150 mph. Quindi sii gentile con il freno!

Molla il freno abbastanza velocemente, tieni l'acceleratore a metà e inizia a girare dolcemente a destra fino a raggiungere l'apice della curva. Devi cercare di tenerti vicino alla barriera (sulla destra) per metà dell'apice. E' molto difficile affrontare questo punto (del circuito) in modo giusto: se ti avvicini troppo rischi di andare nello "sporco", se non ti avvicini abbastanza non sarai in grado poi di affrontare in modo appropriato l'apice della curva finale a sinistra. Se proprio devi scegliere fra i due mali, opta per lo "sporco". Sarai un po' fuori traiettoria, ma puoi uscire bene dalla curva, è questo è ciò che conta a Spa.



Ora stai salendo su per la collina verso la parte finale della curva. Per uscire bene da questa curva devi ritardare l'apice; infatti, se lo anticipi dovrai perdere terreno per evitare di uscire di pista in uscita di curva. Comunque, prima di preoccuparti per questo, devi essere in grado di ritornare a pieno gas per un momento prima di arrivare alla curva a sinistra. Poi, appena prima di girare l'apice, lascia leggermente il gas. L'Eau Rouge è una curva in cui non si leva mai il piede dall'acceleratore, questo ti aiuta a tenere in assetto la macchina.



Vai verso l'apice della curva (che come ho già detto devi cercare di ritardare) tenendoti vicino il margine della pista. Non ti preoccupare se le tue ruote di sinistra vanno leggermente fuori pista qui, il terriccio è molto compatto e duro quindi non ti farà slittare. L'unica cosa che devi evitare nel risalire la collina è di allontanarti dal margine sinistro della pista; se lo fai perderai la giusta traiettoria e ci metterai molto a ritrovarla.

Appena superi l'apice, accelera al massimo il prima possibile e lascia che la macchina si sposti verso destra. La prossima curva a destra puoi prenderla in piena accelerazione. Quindi vola verso Les Combes.

## Les Combes:

Entrance speed: approximately 175-180 mph

Speed through the corner: approximately 90 mph

Arrival time at the corner: 23.86 seconds

Time to negotiate the corner: 7.49 seconds

Exit time of the corner: 31.35 seconds



Les Combes è abbastanza semplice rispetto ad Eau Rouge. L'unica cosa che devi ricordare è di non frenare troppo tardi, soprattutto se hai qualcuno alle costole. Se freni tardi, rischi di andare largo, il che non incide molto sul tuo tempo, ma il rischio è che chi ti segue può infilarti all'interno e per te sarà difficile tenerlo dietro. Quindi se non ti senti sicuro, anticipa un po' la frenata.

La curva a sinistra di Les Combes è preceduta da una leggera curva a destra, che può essere presa in modo deciso, senza tentennamenti. Affrontala, pertanto, a pieno gas e con la marcia più alta. Ritardando l'apice avrai la vita più facile con la successiva curva a sinistra; quindi, posizionati nella parte sinistra della pista per affrontare la curva a destra, quando le strisce sull'asfalto diventano scure spingi la macchina oltre l'apice. Mantieni la piena accelerazione mentre fai questo. Una volta che sei circa a metà strada, leva leggermente il piede dall'acceleratore, ti aiuterà a far girare meglio la macchina in curva e a raggiungere l'apice. Quando arrivi all'apice schiaccia il pedale del gas per un momento, guadagnerai altri decimi!



Ricordandoti che non devi andare largo, vediamo quindi come usare i freni. Sconsiglio vivamente di frenare in modo deciso all'inizio, in quanto, uscendo da una curva a destra, se schiacci il freno quasi sicuramente inchiodi le ruote di destra. Quindi ruote di destra inchiodate, macchina che deve andare a sinistra, risultato: ti ritrovi tutto a sinistra troppo velocemente, e, visto che sei ancora in velocità, vai largo e vieni superato. Morale della favola, la frenata deve essere molto gentile in questo punto. Può essere utile il freno motore per rallentare.



Frena leggermente appena prima che le strisce sull'asfalto diventino scure. Poi incrementa costantemente la pressione sul freno mentre scali qualche marcia. L'apice della curva è esattamente a metà qui e devi cercare di mantenerlo per tutta la curva. Molla il freno quando inizi a girare. Scala un'altra marcia e lascia che sia il motore a rallentarti. L'inizio di questa curva si fa senza frenare né accelerare. La macchina girerà intorno all'apice in questo modo. Una volta lì, torna leggermente ad accelerare in vista dell'uscita dalla curva. Ricordati che è fondamentale l'uscita da Les Combes, è la chiave per poter affrontare il prossimo ostacolo... Malmedy.



A circa  $\frac{3}{4}$  della curva inizia ad accelerare efficacemente e lascia che la macchina si allontani da sola dall'apice. Sali in 3<sup>a</sup> marcia e uscendo dalla curva spostati a pieno gas verso destra quanto più ti è possibile. Se esci bene, qui c'è anche la possibilità di superare qualcuno prima di Burnenville. La seguente sinistra-destra può essere presa con la massima velocità. Tocca entrambi gli apici a metà e va avanti!

## Burnenville:

Entrance speed: approximately 190 mph

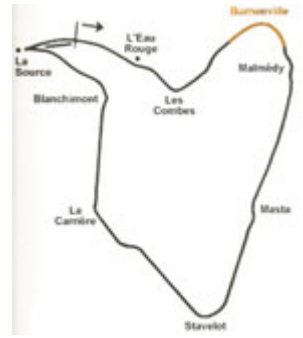
Speed through the corner: approximately 160 mph

Arrival time at the corner: 47.45 seconds\*

Time to negotiate the corner: 13.42 seconds

Exit time of the corner: 1:00.87 seconds

\*This is when you are passing under the Bardahl bridge.



Burnenville è molto semplice. La questione è: quanto a lungo riesci a tenere il piede sull'acceleratore?



L'approccio alla curva si fa con la marcia più alta senza indecisioni. La curva si inasprisce mentre la percorri, ma solo dopo mezzo miglio, non spaventarti per questo. Arrivi a Burnenville tenendoti al centro della pista passando sotto al ponte. Per tutta la curva ti farai guidare dalle strisce sull'asfalto. Fino a quando non andrai sullo sporco andrà tutto bene. Ti sconsiglio di sorpassare qui, troppo rischioso. Comunque avrai una grossa opportunità di sorpassare gli avversari

nel rettilineo prima di Masta.

Una volta che hai superato le ultime case sulla destra rallenta un pò. Devi stare attento quando arrivi a questo gruppo di case a non avvicinarti troppo sulla destra o sarai costretto a rallentare un pò per non uscire fuori pista. Stessa cosa se sei troppo distante dal margine sinistro del circuito, rischi di andare fuori pista. Posizionati, quindi, appena a destra delle strisce sull'asfalto e andrà bene.

Durante tutta questa parte avrai lo sterzo a 180°, mentre cerchi di tornare a pieno gas. Se inizi ad andare sottosterzo, rallenta, e prova di nuovo ad accelerare; al limite dovresti essere in grado di tornare a pieno gas alla fine. Tuttavia, assicurati di non essere troppo distante dal margine sinistro della pista o sarai completamente fuori traiettoria per entrare in Malmédy.



## Malmedy:

Entrance speed: approximately 160-165 mph  
Speed through the corner: approximately 110-115 mph  
Arrival time at the corner: 1:02.03 seconds  
Time to negotiate the corner: 11.63 seconds  
Exit time of the corner: 1:13.66 seconds\*

\*This is when you are leaving the final right hand apex.



Subito dopo essere uscito dalla lunga curva a destra di Burnenville, ti butterai anima e corpo in una movimentata chicane: Malmedy, curva difficile quasi quanto Eau Rouge. Inizia qui la discesa che conduce a Stavelot. Per quelli che conoscono Laguna Seca, ricorda un pò Corkscrew, eccetto il fatto che è dieci volte più difficile.

Questa curva può essere divisa in due parti, la prima non è neanche lontanamente importante quanto la seconda. E' fondamentale uscire bene dalla seconda parte in quanto è qui che ti immetti nel più lungo rettilineo del circuito. Per poter uscire bene è necessario entrare puliti. Tieni a mente questo quando affronti Malmedy.



Uscendo da Burnenville, mentre ti avvicini a Malmedy sei con la marcia più alta. Mira ad un apice un po' ritardato qui: se lo tocchi troppo presto ti ritroverai fuori traiettoria a metà curva, proprio dove è importante effettuare un'entrata pulita nella parte finale della curva. Pertanto, quando approcci questa curva non spostarti troppo a sinistra, posizionati un po' a destra delle strisce sull'asfalto; infatti, se sei troppo distante dal margine destro della pista, sarai costretto a rallentare per poter effettuare la curva. Appena prima di raggiungere il cartello dei 200 – il secondo che incontri – frena gentilmente, scala una marcia e inizia a girare. Continua a girare con una leggera pressione sull'acceleratore mentre lasci il freno. Spingi l'auto in curva a toccare l'apice che si trova subito dopo metà curva.

Sei ora in un breve rettilineo. Frena un po' e scala un'altra marcia. In realtà non è necessario scalare, dipende in che marcia stai; io trovo che mi aiuta a mantenere la macchina bilanciata, quindi prova sia scalando la marcia che senza scalare e vedi come ti trovi meglio. E' necessario invece frenare, se non lo fai ti ritroverai in sovrasterzo mentre discendi la collina (vedi ciò che ho scritto circa un'entrata sbagliata nella parte finale della curva).



Dopo aver frenato torna ad accelerare per bilanciare la macchina. La pendenza della strada aumenta nettamente qui. Appena prima della cima, inizia a girare la macchina verso destra per il prossimo apice. Le bandierine sul lato destro sono un buon punto di riferimento; comunque, quando imparerai bene questa curva difficilmente ne terrai conto. L'apice qui è quasi al centro. Nel momento stesso in cui lo raggiungi dovrai ritornare ad accelerare fino ad arrivare al massimo.

Lascia che la macchina scivoli via dall'apice verso il centro della pista. Qui è dove devi stare attento a effettuare una buona uscita dalla precedente curva e quindi un buon ingresso nella successiva. E' una volata da qui fino al prossimo apice. Devi essere in grado di tornare in 4<sup>a</sup> marcia prima di entrare in curva. I cambi di marcia devono essere fatti prima di toccare l'apice della curva o rischi di sbilanciare la macchina mentre li effettui. Raggiungi l'apice a metà della curva, velocemente, e poi lascia che la macchina segua le strisce sull'asfalto fino ad arrivare all'ultimo apice a destra.

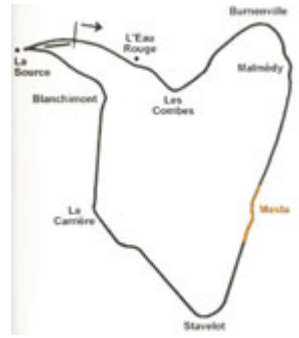
L'obiettivo qui è andare in linea retta (per quanto ti è possibile) scendendo la collina. Se l'auto slitta sarai lento, ma non rallentare anche se stai slittando. Arriverai all'ultimo apice appena passato il centro della curva. Toccalo e mantieni una traiettoria dritta. Superato l'apice, aumenta le marce e spostati a sinistra stando attenti al muro (che si trova appunto a sinistra della pista) e vai verso Masta.



## Masta

Entrance speed: approximately 198-200 mph  
Speed through the corner: approximately 170 mph  
Arrival time at the corner: 1:32.93 seconds  
Time to negotiate the corner: 3.81 seconds  
Exit time of the corner: 1:36.74 seconds\*

\*This is when you are leaving the right hand apex.



Masta è una curva abbastanza semplice. La sua velocità è ciò che la rende così ardua. Rappresenta anche la migliore opportunità di sorpasso dell'intero circuito. Se esci bene da Malmedy avrai ottime possibilità di distaccare i tuoi avversari nel lungo rettilineo che porta a Masta. Se ti accosti all'interno sarai in grado di farcela, mentre gli avversari se tentassero di passare all'esterno si dimostrerebbero molto sciocchi.

Hai un bel pò di tempo per prepararti per questo che, come il precedente rettilineo, è molto lungo. Sarai a circa 200 mph con la marcia più alta. La chiave sta nel guidare dolcemente senza nessun tipo di movimento convulso che ti porterebbe inevitabilmente fuori strada. Posizionati sul lato destro della pista, ma senza toccare il cordolo della strada. Entrambi gli apici sono anticipati. Se non sei abbastanza sulla destra non riuscirai a ottenere il tuo scopo.



In questa curva non c'è bisogno di frenare o di scalare delle marce. Continua ad accelerare mentre le strisce sull'asfalto iniziano a scurirsi. Dopo uno o due secondi lascia un pò il pedale del gas a circa metà strada e inizia a girare. Devi anticipare il primo apice e quando lo tocchi devi essere il più vicino possibile alla collina. Se una ruota ti va sullo sporco non c'è problema, quindi avvicinati senza timore al cordolo.

Questa curva è veramente lunga, basta guardare il replay TV2. La cosa più difficile ora è decidere quando lasciare che la macchina si allontani dall'apice. Penso che a metà curva sia il punto giusto. Se scegli qualsiasi punto prima di questo ti ritroverai addosso alla barriera sul lato destro; se, invece, opti per qualsiasi punto dopo questo sarai catapultato in avanti ad una velocità eccessiva. Quindi, quando sei a circa metà curva – l'esperienza ti guiderà nella scelta del punto giusto – lascia che la macchina si allontani dall'apice.

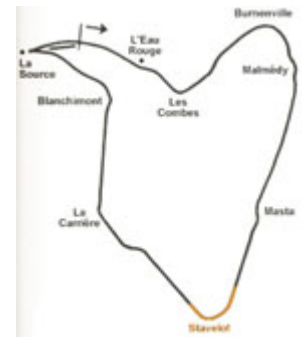
Tieni il piede a metà corsa dell'acceleratore e raddrizza la macchina. Non è necessario spingerla a destra ancora; andando dritto avrai una traiettoria perfetta per poter anticipare l'apice nella seconda metà della curva, che non si presenta stretta come la prima metà. Tenendo a mente ciò, quando arrivi all'apice spingi tutto il pedale del gas e gira un pò a destra. Devi accostarti alla barriera mentre giri. Portati alla fine della curva lasciando che l'auto si scansi a sinistra della pista. Dovresti andare a finire giusto vicino agli scalini della casa; io mi chiedo quante volte hanno dovuto ricostruirli?



## Stavelot

Entrance speed: approximately **198** mph  
Speed through the corner: approximately **125-130** mph  
Arrival time at the corner: **1:50.31** seconds\*  
Time to negotiate the corner: **8.03** seconds  
Exit time of the corner: **1:58.34** seconds\*\*

\*This is when you are easing off the throttle for the first time.  
\*\*This is when you are passing the end of the wall on the right.



Dopo Masta hai una corsa piuttosto lunga giù verso Stavelot. E' tutta in discesa e toccherai circa i 200 mph. Non ti suggerirei di sorpassare qui, a meno che non lo fai prima di iniziare la curva. E' troppo rischioso stare fianco a fianco nel mentre.

Come Masta, Stavelot non richiede l'uso dei freni. Puoi sfruttare solo il motore. Quando arrivi all'inizio della curva sei con la marcia più alta, posizionato a sinistra rispetto al centro pista. Le strisce sull'asfalto si scuriscono per un attimo, poi diventano di nuovo chiare. Seguire e, quando si scuriscono per la seconda volta, lascia leggermente l'acceleratore. Quando giri portati verso destra.



Mentre percorri la curva ti renderai conto che si inasprisce. Ciò significa che più vai avanti e più dovrai rallentare. Non frenare, altrimenti perderai trazione sul posteriore. Per decelerare leva un altro po' di gas. Quando arrivi alle balle di fieno sulla sinistra scala una marcia, i giri del motore dovrebbero essersi abbassati a questo punto. Tieniti a sinistra e quando arrivi al muretto sulla destra, scala un'altra marcia. Spingi di più sul gas ora per cercare di mantenere la velocità costante. E una volta che hai passato circa la metà del muretto torna di nuovo a pieno gas. Dovresti essere in grado di tornare in 4<sup>a</sup> marcia nel momento stesso in cui raggiungi la fine del muretto.



Probabilmente ti scivolerà un po' la macchina, ma va bene. Continua ad andare e lascia che la macchina si sposti a sinistra della pista. Se riesci a stare sulle strisce (dell'asfalto) bene, ma se non ci riesci, non ti preoccupare, come in tutte le altre curve la tua priorità deve essere quella di tornare a tenere la marcia più alta prima possibile.

## La Carrière

Entrance speed (the first right hander): approximately **185** mph  
Speed through the corner (the first right hander): approximately **165** mph  
Arrival time at the corner (the first right hander): **2:17.04** seconds  
Time to negotiate the corner (the first right hander): **2.66** seconds  
Exit time of the corner (the first right hander): **2:19.70** seconds

Entrance speed (the second right hander): approximately **180** mph  
Speed through the corner (the second right hander): approximately **130** mph  
Arrival time at the corner (the second right hander): **2:24.62** seconds  
Time to negotiate the corner (the second right hander): **3.14** seconds  
Exit time of the corner (the second right hander): **2:27.76** seconds



Questa doppia curva a destra è abbastanza semplice rispetto alle precedenti. L'unica cosa che devi ricordare è di effettuare un'ottima uscita dall'ultima delle due curve a destra, lì dove inizia il lungo rettilineo che ti porta giù verso Blanchimont. La prima delle due curve a destra è preceduta da una curva a sinistra, devi tenere la marcia più alta quando la affronti. Questa curva va presa con decisione, ritardandone l'apice. Ciò ti permetterà di essere posizionato in modo corretto sul lato sinistro della pista per poter affrontare la seguente curva a destra.



Ora c'è la prima curva a destra. E' piuttosto semplice, tutto ciò che serve è un leggero movimento dello sterzo. L'albero sulla destra è un buon punto di riferimento per capire quando iniziare a girare. Appena prima di arrivare all'albero inizia a girare e lascia un pò il gas; ciò ti aiuterà a dare maggiore trazione alle ruote anteriori e a girare nella curva. Punta ad un apice a metà curva. Non preoccuparti se vai sullo sporco qui. Se vai largo in corrispondenza dell'apice, sarai largo anche in uscita e ciò ti porterà contro il terrapieno sul bordo della strada. Quindi tieniti stretto all'interno e non far caso allo sporco!



Subito dopo aver sorpassato l'apice, quando sei in uscita dalla curva, torna a dare gas e spostati a sinistra. Nella successiva curva a destra è necessario frenare un pò e scalare qualche marcia. Quando le strisce sull'asfalto diventano scure frena moderatamente e scala due marce. Inizia a girare toccando l'apice appena hai superato il centro della curva. Non far caso se quando tocchi l'apice vai sullo sporco, non c'è problema. Sarebbe peggio se tu andassi a scontrarti con il terrapieno in uscita di curva.



Quando tocchi l'apice torna a dare gas in modo da avere un'ottima velocità sul rettilineo che segue. E' possibile che ti scivoli un po' la macchina mentre esci, correggila con lo sterzo un po' e prosegui la tua corsa.

## Blanchimont

Entrance speed (the first left hander): approximately **185-190** mph  
Speed through the corner (the first left hander): approximately **120** mph  
Arrival time at the corner (the first left hander): **2:45.87** seconds  
Time to negotiate the corner (the first left hander): **3.66** seconds  
Exit time of the corner (the first left hander): **2:49.53** seconds

Entrance speed (the second left hander): approximately **140** mph  
Speed through the corner (the second left hander): approximately **140** mph  
Arrival time at the corner (the second left hander): **2:51.40** seconds\*  
Time to negotiate the corner (the second left hander): **1.74** seconds  
Exit time of the corner (the second left hander): **2:53.14** seconds\*\*

\*This is just before you turn into the apex.

\*\*This is just after you leave the apex.



Le due curve a sinistra di Blanchimont sono abbastanza divertenti, specialmente dopo il lungo rettilineo che hai percorso. La prima curva a sinistra è preceduta da una piccola curva a destra, che devi affrontare con decisione, ritardandone l'apice e spostato a destra.

Le strisce sull'asfalto diventano scure quando inizi ad affrontare la curva a sinistra. Quando ridiventano chiare, frena moderatamente e scala due marce. Devi cercare di anticipare l'apice qui. Tuttavia stai attento: se l'anticipi troppo andrai a cozzare sul terrapieno in uscita, viceversa se lo ritardi sarai costretto a rallentare troppo per poter chiudere la curva. Quindi anticipa, ma non troppo!



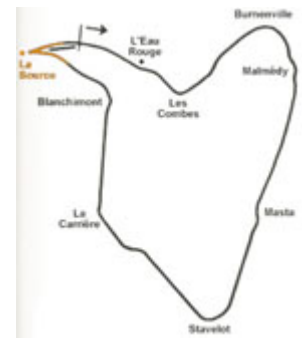
Mantieni un pò di gas mentre smetti di frenare. Poi, una volta sorpassato l'apice, spostati un pò a destra prima di dare maggiore gas fino ad arrivare al massimo. Sul breve rettilineo fra le due parti di questa curva non tenerti troppo lontano alla destra, ti manderà all'aria l'ingresso nella parte finale della curva.



Devi aumentare una marcia prima di raggiungere la prossima curva a sinistra. Quindi gira in curva e vai a toccare l'apice a circa metà del giro. Tieni sempre il piede sul gas in questa curva. Come molte delle curve precedenti, non ti preoccupare se vai un pò sullo sporco. Inoltre, ricordati di non andare largo, altrimenti dovrai rallentare per poter effettuare la successiva curva a destra. Fai bene questa curva e riuscirai ad effettuare quella a gomito senza incertezze.

## La Source

Entrance speed: approximately 165 mph  
Speed through the corner: approximately 35 mph  
Arrival time at the corner: 3:05.04 seconds  
Time to negotiate the corner: 7.40 seconds  
Exit time of the corner: 3:12.44 seconds



Benvenuto a La Source. L'ultima curva del circuito, e l'unica che richiede una vera frenata. Dopo un lungo giro, non mandare tutto all'aria ritardando la frenata e finendo nelle balle di fieno! La leggera curva a sinistra che precede può essere presa quasi senza tentennamenti. Fai girare la macchina in curva e lascia leggermente l'acceleratore andando a toccare l'apice appena dopo metà curva. Quindi, una volta raggiunto l'apice, torna a pieno gas e lascia che la macchina scivoli a destra, stando attento in uscita al guard rail.



Quando raggiungi il punto di frenata di questa curva sei con la marcia più alta e in piena accelerazione. E' necessario che tu sia sul lato sinistro della pista per far ciò. Ci devi arrivare con prudenza e dolcemente: senza spingere bruscamente la macchina troppo a sinistra, cosa che ti farebbe perdere velocità e rischiare di avere una strana angolatura della macchina proprio quando devi iniziare a frenare.



C'è un piccolo albero solitario o un cespuglio sul lato sinistro della pista che, a mio avviso, può essere un ottimo punto di riferimento per la frenata. Appena prima di raggiungerlo frena in modo deciso quanto più ti riesce e in linea retta. Inizia a scalare fino in 2<sup>^</sup> mentre freni e percorri la curva in 1<sup>^</sup> marcia, se ti fai prendere dalla fretta rischi di far bloccare le ruote posteriori per un attimo e di andare in testa coda.



Appena passata la fine del guard rail sulla destra, spingi la macchina in curva e mira ad un apice mezzo ritardato. Vuoi la massima accelerazione possibile in uscita, quindi toccare l'apice tardi è meglio, perché ti darà una spinta ad uscire dalla curva in rettilineo. Tieni sempre un po' di gas mentre giri e, una volta che raggiungi l'apice, inizia ad accelerare di più. Quando raggiungi la fine del cordolo (sulla destra) dovresti essere in grado di dare pieno gas. Lascia che la macchina si sposti sulla sinistra mentre corri verso Eau Rouge di nuovo.