

Gara asciutta o bagnata? E' il quesito che percorre il paddock dell'Istanbul Park dove domenica si correrà il quarto Gran Premio della stagione. Pirelli, che in Turchia si sente in casa poiché qui ha sede la più grande fabbrica del Gruppo e soprattutto il dipartimento per la produzione della gomme di Formula Uno, è pronta ad ogni situazione. Mescola dura e morbida nel caso di gara asciutta, wet e intermedie - ancora mai usate durante un Gran Premio in questa stagione - nel caso di gara bagnata. Con una novità: una più marcata colorazione del fianco per rendere più evidenti i pneumatici option, che a Istanbul saranno quelli a mescola morbida.

"Al momento il tempo è umido e piove, non quello che ci si aspetta in Turchia!", ha commentato Paul Hembery, direttore Pirelli Motorsport. "In aprile siamo venuti qui per provare con Pedro de la Rosa e la Toyota TF109 e abbiamo trovato esattamente le stesse condizioni. Circa 15 gradi e pioggia, quindi abbiamo un'idea di quello che ci aspetta. Durante i nostri test abbiamo visto che le intermedie si sono comportate in maniera particolarmente impressionante e, se le condizioni dovessero rimanere così, domani potrebbe essere utilizzato proprio questo pneumatico. Speriamo ci sia anche tempo asciutto, dato che abbiamo portato una nuova evoluzione dello pneumatico hard, che i Team proveranno durante le sessioni di libere del venerdì e sarebbe interessante avere il loro feedback. Qualunque cosa accada, sono certo che sarà un weekend emozionante."

Il tracciato lungo 5,338 km dell'Istanbul Park è solitamente caratterizzato da temperature dell'asfalto elevate: ma quest'anno le previsioni iniziali indicano pioggia fino a sabato, giornata in cui le condizioni dovrebbero leggermente migliorare. Questo significa che durante il weekend di gara i pneumatici Pirelli intermedi e wet potrebbero fare i loro primi run: e pochi altri posti sono più impegnativi dell'Istanbul Park per quanto riguarda le gomme.

Ci sono alcuni punti di elevata decelerazione come la curva 1, dove le monoposto scalano dalla settima alla terza marcia. Questo può provocare il blocco dell'anteriore sinistra, per via del camber insolito, portando allo spiattellamento della gomma: un problema che può essere ridotto o perfino eliminato con il maggior grip offerto dalla mescola soft option.

Segue la sezione più tecnica del circuito - dalla curva 3 alla 6 - che consiste in una sequenza tecnica di curve in cui il pilota deve massimizzare la velocità attenendosi il più possibile alla traiettoria ideale.

A metà giro c'è la leggendaria curva 8, nota per essere una delle più tecniche dell'intero Campionato, con tre apici e una velocità di ingresso di quasi 260 km/h. In questa curva velocissima monoposto e pneumatici subiscono un'accelerazione laterale di 4,6G, oltre a un

carico verticale di 950 kg. Il grip più elevato della mescola soft migliora, qui, la precisione di traiettoria e la sicurezza di guida.

Dopo un breve rettilineo, le monoposto riducono la velocità di 150 km/h entrando in una chicane con curve strette ma opposte (curve 9 e 10), prima di un altro rettilineo in cui il motore viaggia nuovamente a pieno regime e in cui la trazione è la priorità assoluta.

La curva 11 si affronta a 300 km/h, con velocità e carico che aumentano l'angolo di curvatura dello pneumatico, che tende a sollevarsi nella parte esterna.

L'ultima curva richiede precisione di sterzo con un'accelerazione progressiva, per evitare il pattinamento e il conseguente degrado, prima di tornare sul rettilineo principale.

## **La gamma di pneumatici Wet**

### **Intermedi**

Questi pneumatici hanno scanalature di 3 mm per disperdere l'acqua (fino a 20 litri al secondo a 300 km/h), ma questo riduce la superficie di contatto e porta a meno grip su pista asciutta. Quando piove molto, i piloti passeranno alle wet, nel cosiddetto „crossover point“. I loghi sul pneumatico sono blu.

### **Wet**

Questi pneumatici hanno scanalature profonde 5 mm, simili a quelle di un pneumatico stradale, e sono progettate per espellere più di 60 litri d'acqua al secondo a 300 km/h. Un pneumatico stradale ne può dissipare circa 10 al secondo, a velocità molto inferiori. I loghi sul pneumatico sono arancio.



*Nella fabbrica turca di Izmit, a mezz'ora di macchina dal circuito dell'Istanbul Park, vengono prodotti tutti i 50.000 pneumatici di Formula Uno di quest'anno*

© riproduzione riservata  
pubblicato il 6 / 05 / 2011