

Quello di Spa-Francorchamps è un circuito epico, con il giro più lungo dell'anno, enormi dislivelli altimetrici, moltissimo tempo speso ad acceleratore spalancato e condizioni meteo variabili. È un vero tracciato da piloti: tutti i plurivincitori a Spa hanno conquistato almeno un Titolo Piloti. Ecco alcuni dei motivi.

Eau Rouge è una delle curve più difficili ma più eccitanti dell'intero Campionato. I piloti vi arrivano a 290 km/h: il carico aerodinamico, pari a 1G di compressione verticale e a 5G di accelerazione laterale, genera 1.000 chilogrammi di spinta sullo pneumatico anteriore sinistro e 950 chilogrammi su quello posteriore – che deve assicurare trazione per tutto il raggio di curvatura. Pouhon: le monoposto raggiungono questa impegnativa curva a sinistra in discesa con gli pneumatici in temperatura e in appoggio, a 290 orari. Lungo tutto l'arco di curvatura, ci sono 4G di accelerazione trasversale. Il compito dello pneumatico è compensare questa forza e permettere al pilota di mantenere la traiettoria ideale in curva, anche quando la monoposto è in fase di accelerazione.

Nel terzo settore del giro, veloce e fluido, le macchine viaggiano a velocità massima per un periodo prolungato. Gli pneumatici devono compensare un carico verticale di 1.100 chilogrammi. Poi, nelle curve a piena velocità, devono sopportare 4G di forza laterale, garantendo sempre la massima precisione di guida, indispensabile per mantenere la traiettoria ideale a oltre 300 km/h.

Nella parte finale del giro, frenata impegnativa per la chicane Bus Stop, dagli angoli stretti, prima di spalancare di nuovo il gas e tornare sul rettilineo di partenza-arrivo.

Lucas di Grassi, collaudatore Pirelli ha dichiarato: “Spa è un vero circuito vecchio-stile, molto veloce e tecnico. Mi piace moltissimo ed è sempre un enorme piacere tornare qui. In termini di assetto, è sempre un compromesso, dato che occorre molta velocità in rettilineo ma anche molto carico per tutte le curve veloci. Ci sono diversi punti in cui si possono effettuare sorpassi – per esempio, un buon posto è dopo l'Eau Rouge – ed è sempre un circuito dove essere coraggiosi paga. Per quanto riguarda gli pneumatici, è una gara decisamente ricca di sfide, dato che sono sottoposti a carichi di energia enormi per via delle alte velocità e dei notevoli carichi aerodinamici. L'altro fattore decisivo è il meteo: dalle mie esperienze in passato, nel corso del weekend non sarei sorpreso di vedere nuovamente in azione le intermedie e le wet. Anche se una parte del circuito può essere asciutta, non è infatti detto che su un'altra non piovano...”

© riproduzione riservata
pubblicato il 26 / 08 / 2011