

La Formula Uno si appresta a sbarcare per la seconda volta in India il prossimo fine settimana e, come l'anno scorso, Pirelli porterà la combinazione P Zero Silver hard e P Zero Yellow soft. Tuttavia, le mescole sono più morbide rispetto alle soluzioni dello scorso anno; se a ciò si aggiunge una maggiore conoscenza del circuito e una quantità superiore di dati a disposizione, la scelta fatta da Pirelli risulta meno conservativa rispetto alla passata stagione.

A differenza dell'ultimo Gran Premio in Corea, dove Pirelli è scesa in pista con le sue mescole più morbide, il circuito indiano sottopone le gomme a maggiori sollecitazioni. Ciò è dovuto ad alcuni fattori, a partire dalle alte temperature che superano i 30 gradi centigradi. Il layout del tracciato, poi, presenta diverse curve veloci che scaricano sui pneumatici una forte energia laterale: in particolare nella curva 10, simile alla famosa curva 8 del GP di Turchia. Il pneumatico anteriore sinistro è soggetto a una accelerazione di 4g all'uscita della curva, dove è richiesto il massimo grip per mantenere la traiettoria, ma le gomme in curva sono anche sottoposte a un pieno carico laterale per sei secondi, il che ne aumenta l'usura. In particolare, all'inizio del giro ci sono notevoli dislivelli che esercitano forze verticali sui pneumatici, a cui si aggiunge una forza frenante di 3.6g nella curva 4. Il rettilineo principale, che misura più di un kilometro, è uno dei più lunghi dell'anno: le temperature del battistrada possono raggiungere i 100 gradi centigradi durante il giro per poi raffreddarsi considerevolmente alla fine del rettilineo.

Poiché il circuito non è molto utilizzato nel corso dell'anno, durante il fine settimana di gara è attesa un'elevata evoluzione del tracciato. Una pista sporca causa pattinamento eccessivo mentre le monoposto cercano di mantenere il grip: questo aumenta l'usura dei pneumatici. In generale, però, si registra un degrado contenuto, poiché la superficie del Buddh Circuit è abbastanza liscia.

Il commento del direttore Motorsport Pirelli

“Lo scorso anno, al Gran Premio dell'India c'era un'atmosfera incredibile con un'accoglienza estremamente calorosa, quindi non vediamo l'ora di ritornarci. Quest'anno conosciamo un po' di più il tracciato, per questo abbiamo fatto una scelta meno conservativa, con le gomme hard e soft che centrano esattamente il giusto equilibrio tra prestazioni e durata. Il layout del circuito è uno dei più difficili per le nostre gomme; questa è anche l'ultima volta che vedremo, in questa stagione, la combinazione hard e soft, usata precedentemente a Barcellona, in Gran Bretagna e in Giappone. Il Buddh Circuit è stato specificamente progettato per favorire i sorpassi, e questo è anche uno degli obiettivi alla base del design dei nostri pneumatici, per cui possiamo aspettarci una gara serrata in un momento cruciale del Campionato”.

Note tecniche sui pneumatici

- Lo scorso anno il divario di prestazioni tra le due mescole nominate era di circa due secondi al giro; quest'anno il divario dovrebbe essere molto più ridotto e consentire così ai piloti di poter disputare la Q1 con gomme dure.
- L'asfalto del Buddh Circuit la scorsa stagione era nuovo di zecca, ma in un anno le caratteristiche della pista possono essersi evolute. Un nuovo circuito rilascia gradualmente degli oli all'interno dell'asfalto, il che forma uno strato scivoloso sulla superficie della pista. Nel tempo però questa pellicola scompare gradualmente, garantendo più aderenza e rendendo l'asfalto più abrasivo.
- La pit lane in India è una delle più lunghe in Formula Uno, con i suoi 600 metri circa. Questo comporta una perdita di tempo relativamente significativa quando ci si ferma ai box: fattore determinante ai fini della strategia di gara.

© riproduzione riservata
pubblicato il 23 / 10 / 2012