

Proprio come sotto le luci di Singapore, anche per il Gran premio di Corea scenderanno in pista il P Zero White medium e il P Zero Red supersoft. Quello di Mokpo è, però, un circuito molto particolare, che alterna curve veloci a sezioni più lente e tecniche. Inaugurato nel 2010, il tracciato di 5.615 chilometri è uno dei pochi su cui si gira in senso antiorario: peculiarità che non incide in alcun modo sulle gomme, ma che potrebbe rappresentare una fonte di tensione per i muscoli del collo dei piloti. Usata raramente al di fuori del Gran premio, questa pista tende a evolvere notevolmente nel corso del weekend. Inoltre, trovandosi vicino all'equatore, è molto elevato il rischio di pioggia. La combinazione medium e supersoft, utilizzata per la quarta volta quest'anno, è stata scelta per massimizzare la velocità in qualifica e, allo stesso tempo, per garantire una buona durata in gara, offrendo molte opportunità di strategia.

“Per il Gran premio di Corea quest'anno abbiamo scelto una combinazione di mescole diversa da quella della passata stagione, quando su questo circuito optammo per soft e supersoft”, ha affermato Paul Hembery, direttore motor sport Pirelli. “Ci aspettiamo una differenza significativa nel tempo sul giro tra le due mescole scelte, come è stato a Singapore, e questo aiuterà i Team ad elaborare differenti strategie per guadagnare posizioni in pista. La Corea rappresenta un mix molto impegnativo: alterna curve veloci a tratti più lenti, e presenta il più elevato impegno per le gomme supersoft in termini di energia laterale di tutti gli altri circuiti, quindi la gestione delle gomme sarà ancora una volta molto importante.

In particolare, il lavoro svolto nelle prove libere, quando si valutano i livelli di usura e degrado per ogni mescola con differenti carichi di benzina, sarà molto indicativo in quanto è lì che va cercata la chiave per una strategia corretta. A Singapore abbiamo visto che differenza può fare avere la giusta strategia, e anche se in Corea le probabilità di ingresso della safety car sono più ridotte, le squadre dovranno comunque adottare strategie flessibili, ora che il Campionato è entrato nella sua fase finale”.

Il circuito dal punto di vista delle gomme:

Le caratteristiche più importanti di questo tracciato da un punto di vista delle gomme sono le curve veloci e le pesanti zone di frenata, che permettono alle monoposto di usare la loro massima potenza frenante (o, per essere precisi, decelerazione) di 5,2 g. Se si considera il trasferimento di peso, gli pneumatici anteriori sono sottoposti ad una forza verticale pari a 900 kg .

Oltre alle brusche frenate, sugli pneumatici si esercitano elevate forze laterali. Nelle curve 7

e 8, ad esempio, ci sono cambi di direzione a 270km/h. Si scarica, dunque, molta energia laterale sugli pneumatici, fino a picchi di 4.4g. I rapidi cambi di direzione richiedono la massima rigidità della struttura, che assicura precisione di guida e aiuta il pilota a tenere la traiettoria ideale.

Un altro settore importante è la sequenza di curve lente dalla 15 alla 17. I cordoli sollecitano la struttura e possono rendere critica la tenuta di strada: un problema che viene risolto attraverso gli elevati livelli di grip meccanico generati in particolare dalla gomma supersoft.

Note tecniche sui pneumatici:

Il set-up aerodinamico adottato dalle squadre in Corea è molto simile a quello che si vede in Giappone, con livelli di carico aerodinamico medio-alti. Tuttavia, le richieste di trazione sono superiori rispetto al Giappone, quindi i Team utilizzano diverse mappature del motore per aiutare a scaricare a terra la potenza nelle curve lente. Inoltre, su questo circuito è particolarmente sollecitata la gomma anteriore destra.

Il graining può essere un rischio qui, in particolare all'inizio del weekend quando c'è poco grip.

La maggior parte dei piloti lo scorso anno utilizzò una strategia a due soste. I primi 10 iniziarono la gara con gomme supersoft. Sebastian Vettel vinse il Gran premio dopo essere partito dalla seconda posizione in griglia.



© riproduzione riservata
pubblicato il 30 / 09 / 2013