

A Melbourne iniziano a scaldarsi i motori delle monoposto di Formula Uno e tutto è pronto per il primo Gran Premio della stagione e per il debutto di Pirelli. L'Albert Park Circuit è una delle piste più complesse da interpretare dell'intero Campionato a causa delle condizioni variabili del tempo, delle caratteristiche dell'asfalto, delle particolarità del tracciato e della difficoltà dei sorpassi. Pirelli, che ha portato a Melbourne le gomme P Zero nella versione dura e morbida, rispettivamente la Prime e la Option, con la previsione di due-tre pit stop a pilota, spiega i motivi della scelta delle mescole e svela i punti salienti della pista dove è più facile attendersi sorprese e dove si giocheranno le sorti della gara.

Le mescole

La scelta della gomma dura, ovvero della mescola più resistente, è resa necessaria dalle caratteristiche del tracciato, uno dei più impegnativi per le sollecitazioni che ricevono i pneumatici. La pista associa un'abrasività media a continue variazioni altimetriche, dovute ai saliscendi, di velocità e di direzione. Per le stesse ragioni è stata scelta la mescola morbida che, pur avendo prestazioni simili alla super-morbida, offre maggiori garanzie in termini di durata. La combinazione delle due mescole, contrassegnate rispettivamente dai colori argento e giallo, assicurerà un numero di cambi sufficiente a variare al massimo le strategie delle squadre e ad aumentare le opportunità di sorpasso. Tale effetto sposa le richieste di Team e organizzatori della Formula Uno, che hanno chiesto gomme a degrado variabile per aumentare l'azione e lo spettacolo.

I set complessivi forniti da Pirelli, saranno 12 per ogni vettura per l'intero fine settimana di gara. Poiché è probabile che le condizioni meteo saranno diverse da quanto sperimentato finora nei test, Pirelli fornirà, infatti, un set extra di pneumatici Prime da usare durante le libere del venerdì, che si aggiunge agli 11 previsti dal regolamento. La fornitura di un set supplementare consentirà ai piloti di girare di più nelle libere e di trovare il miglior assetto.

La pista: i punti più impegnativi per le gomme

La pista, lunga 5.303 metri (58 giri gara pari a 307,574 km), è un anello in cui si alternano tutte le condizioni su un asfalto poco gommato, con conseguenze importanti sul consumo delle gomme, reso ancora più veloce dall'alto carico aerodinamico, necessario per affrontare la successione di molte curve e pochi lunghi rettilinei.

Un altro elemento da tenere in debito conto, per l'usura dei pneumatici e lo stress di pilota e vettura, è rappresentato dai cordoli, con cui occorre fare i conti già subito dopo la partenza e alla prima frenata, dove i piloti sono costretti ad anticipare il punto di inserimento e a guidare di misura per non destabilizzare la monoposto urtandoli.

Un punto di notevole impegno per gomme e vettura è lo Sport Center. In 108 metri, il taglio di velocità è di 200 all'ora, in 2 secondi e mezzo, con 5g di accelerazione longitudinale che sviluppa una spinta verticale sui pneumatici anteriori di 1.150 kg.

Subito dopo, nuovo stress: curvone a destra da effettuare in pieno, con asfalto sdruciolevole che potrebbe accentuare tutti i fenomeni di sovrasterzo della monoposto.

Si entra così nella fase più tecnica del tracciato che è anche la più impegnativa: una curva cieca a 240/250 km/h, dove bisogna rimanere nel tratto di pista gommata per sfruttare al meglio l'aderenza offerta dalle coperture. Si tratta di una "S" dove ci sono variazioni altimetriche che possono destabilizzare l'assetto della monoposto. Un dato, quello della gommatura, da tenere presente a Melbourne che, essendo un tracciato semi-permanente, si presenta poco gommato il venerdì, con inevitabili effetti sulle prestazioni delle gomme.

La variante Wait rappresenta uno dei punti critici della pista australiana. Velocità d'uscita 210 km/h, 105° la temperatura del pneumatico in appoggio, contro i 100° dell'anteriore destra, meno sollecitata in questo tratto. Sull'asse posteriore le ruote motrici, e in particolare la destra, girano a temperature che sfiorano i 100 gradi.

Prima del rettilineo, tra la curva 14 e la 16, ancora un punto molto critico che impone una grande frenata, con un trasferimento di carico sull'anteriore, e poi una chicane con angoli secchi e opposti che immette sul tratto principale, l'unico che consente velocità superiori a 300 km/h in settima marcia e, di fatto, l'unico dove poter effettuare sorpassi.

L'impronta a terra sviluppata dal battistrada cambia in funzione della velocità e quindi del carico aerodinamico prodotto. L'area di appoggio a 300 all'ora arriva a triplicarsi assicurando il massimo coefficiente di aderenza che definisce una precisione di guida ottimale e la massima trazione disponibile.

Il commento del direttore motor sport Pirelli

Paul Hembery: "Vedremo un grande spettacolo. Abbiamo lavorato per questo insieme con tutte le scuderie e ormai siamo al dunque. Non era facile trovare il punto di equilibrio per assicurare condizioni variabili di degrado delle gomme che favorissero cambi e spettacolo come richiestoci, senza rendere i pneumatici troppo deteriorabili. Nella GP2, che presenta vetture e gomme molto simili a quelle della F1, è stato molto più semplice. Le squadre ci hanno chiesto affidabilità strutturale e non un degrado variabile e, dopo le prime gare, possiamo dire di aver trovato subito il prodotto che accontenta tutti e dura a lungo. In Formula 1 ci hanno chiesto qualcosa di più eccitante e penso che tutti i Team siano riusciti a

raccogliere informazioni utili nei test per adattare al meglio vetture e stili di guida. Quel che è certo è che i nostri P Zero di F1 hanno una grande affidabilità strutturale e garantiscono sicurezza. Il degrado non è immediato ma tale da assicurare alla fine dello stint qualche giro, durante il quale il pilota sente gradualmente la gomma perdere performance e può scegliere se cambiarle o no. E' anche lì che si giocheranno le strategie. In Australia il nostro target è tra due e tre pitstop. Non vediamo l'ora di iniziare e sarà affascinante scoprire in che modo Team e piloti sfrutteranno i nostri pneumatici per studiare diverse strategie. Già nei test abbiamo notato alcune differenze tra le squadre e sarà interessante vedere come tutto questo si tradurrà in gara".

© riproduzione riservata
pubblicato il 25 / 03 / 2011