Il circuito indiano, entrato dal 2011 nel calendario di Formula Uno, è caratterizzato da dislivelli importanti e da una grande varietà di curve che ne fanno un tracciato davvero impegnativo per le gomme, soprattutto alla luce delle alte temperature ambientali. Quest'anno Pirelli ha scelto di portare su questo circuito la combinazione medium-soft, dopo che, nei due anni precedenti, a scendere in pista qui erano state le gomme hard e soft.

Paul Hembery, direttore motor sport di Pirelli ha dichiarato: "Abbiamo deciso di portare i P Zero White medium e i P Zero Yellow soft in India poichè riteniamo sia la migliore combinazione per il Buddh Circuit. Gli anni scorsi avevamo fatto una scelta più conservativa, con mescole hard e soft; quest'anno, invece, abbiamo optato per una soluzione leggermente più aggressiva. Di conseguenza, proprio come in Giappone, non ci aspettiamo una grande differenza nei tempi sul giro tra le due mescole. Anche qui, quindi, la strategia sarà molto importante. Nella gara dello scorso anno la media fu di un solo pit stop; quest'anno, invece, ce ne aspettiamo due, e questo darà alle squadre più opportunità per guadagnare posizioni in pista. Con i suoi dislivelli e la grande varietà di curve, il circuito indiano mette a dura prova gli pneumatici; inoltre, se si considerano le molte forze che si scaricano su di essi, gestirli diventerà una delle chiavi per la gara. Come di consueto, è atteso caldo in India e questo aumenterà il degrado termico delle gomme. Quella del prossimo weekend sembra destinata a essere una gara decisiva per il Campionato, quindi speriamo che le nostre gomme contribuiranno a renderla spettacolare."

Il circuito dal punto di vista degli pneumatici:

Una delle aree più difficili del circuito è il complesso delle curve 10 e 11: vengono prese in rapida successione, è come se formassero una sola curva. Gli pneumatici devono sopportare elevati carichi di energia laterale per circa sette secondi. Lo pneumatico anteriore sinistro deve lavorare molto qui, e deve sopportare una forza di accelerazione di 4g all'uscita della curva, dove è necessario il massimo grip per tenere la traiettoria.

La curva 4 è un' altra area cruciale del circuito. Qui le monoposto passano da 320 km/h a 90 km/h in soli 140 metri. Gli pneumatici sono sottoposti ad una decelerazione di 3.6g, ma devono comunque garantire stabilità e precisione di guida durante la frenata.

Note tecniche sui pneumatici:

L'India ha una delle pit lane più lunghe in calendario: circa 600 metri. Questo comporta una significativa perdita di tempo quando si rientra ai box per il pit stop. Le squadre devono tenerne conto in fase di elaborazione della strategia.

La superficie della pista in India non è molto abrasiva. Tuttavia, inaugurato solo due anni fa, l'asfalto è ancora in evoluzione. Nel tempo, l'asfalto nuovo tende a diventare più ruvido, man mano che il bitume sulla superficie viene spazzato via e restano scoperte le piccole pietre acuminate di cui l'impasto è composto. Questo ne aumenta l'abrasività, che ha un effetto sul consumo delle gomme.

Tutti i piloti che lo scorso anno conclusero la gara effettuarono un solo pit stop, circa al 30° giro. La strategia più popolare vide un inizio con la mescola soft per finire con la mescola dura; anche se alcuni piloti nelle ultime posizioni in griglia utilizzarono una strategia opposta.

© riproduzione riservata
pubblicato il 23 / 10 / 2013