

Queste ultime due gare del campionato di Formula 1 hanno posto grande attenzione sui pneumatici e su Pirelli. Se la corsa di Spa ha creato un polverone per quel che riguarda la sicurezza, quella di Monza ha ulteriormente alzato la pressione. O forse no, perché Hamilton ha sì letteralmente dominato il Gran Premio d'Italia, ma la vittoria è stata messa momentaneamente sub-judice a causa delle basse pressioni dei pneumatici rilevate sulle monoposto tedesche prima della partenza. La vettura di Hamilton, infatti, aveva una pressione inferiore di 0,3 psi sotto il limite dettato da Pirelli, mentre quella di Rosberg, poi ritirato, addirittura di 1,1 psi (14 psi equivalgono ad 1 bar, quindi Hamilton ha corso con 0,02 bar in meno del consentito).

Il box Mercedes, che temeva una squalifica o una penalizzazione, ha chiesto ad Hamilton di spingere più che poteva, per guadagnare margine su Vettel, in modo da annullare una eventuale squalifica grazie all'ampio margine dell'inglese sul tedesco.

Durante la corsa Niki Lauda, ai microfoni di Rai Sport, era stupito dalla situazione: "E' la prima volta nella mia vita che sento di un problema di pressioni di gomme", ha dichiarato, mentre Paddy Lowe, direttore tecnico del team Mercedes, ha aggiunto "Non capiamo cosa stia succedendo, ad essere onesti", ha affermato. "Tutto quello che so è che abbiamo impostato le pressioni delle nostre gomme alla presenza di un ingegnere Pirelli ed era perfettamente d'accordo sui parametri utilizzati".

Alla fine il caso è rientrato, perché la Mercedes è riuscita a dimostrare che le pressioni delle gomme erano corrette quando la misurazione è stata fatta, ossia subito dopo il montaggio della gomma sul cerchio. Ma prima del via i tecnici Fia hanno ispezionato a sorpresa le gomme posteriori sinistre montate sulle Ferrari e sulle Mercedes, misurandone la pressione e la temperatura. E quelle della Mercedes di Hamilton (ma anche di Rosberg) sono state trovate sotto il minimo raccomandato dalla Pirelli per il gonfiaggio.

La FIA non ha sanzionato la casa tedesca perché ha riconosciuto che, al momento della misurazione ufficiale, le termocoperte erano state scollegate da troppo tempo e così sia la temperatura che di conseguenza la pressione erano calate rispetto a come erano state impostate in partenza (ai box). Il comunicato FIA recita:

"Gli Stewards hanno determinato che la pressione delle gomme era al minimo livello consentito quando le gomme sono state montate sulle auto. Gli Steward hanno notato che le coperture termiche delle gomme sono state disconnesse dall'alimentazione, come da procedura, e le gomme erano molto sotto il massimo permesso ed a una temperatura significativamente differente rispetto a quelle delle altre vetture. Gli Stewards sono soddisfatti del fatto che il Team ha seguito la procedura specifica, con la supervisione della Pirelli, per il corretto utilizzo delle gomme. Perciò hanno deciso di non sanzionare la Mercedes".

La vittoria, quindi, è rimasta ad Hamilton, ma ci sono alcune perplessità: in GP2 ad alcuni piloti è stato tolto il tempo ottenuto in qualifica per lo stesso problema e, soprattutto,

sembra sia una usanza consolidata partire con pressioni più basse perché in corsa i pneumatici si scaldano e aumentano le pressioni. Servono, anche in questo caso, regole più ferree e non semplici raccomandazioni? Ma soprattutto, perché la FIA ha aspettato la conclusione della corsa per dire qualcosa, facendo correre le monoposto con un potenziale problema di sicurezza?

© riproduzione riservata  
pubblicato il 9 / 09 / 2015