

Inaugurato nel 2012, il Circuito delle Americhe è la 10<sup>a</sup> location americana ad aver ospitato un Gran Premio di Formula Uno negli Stati Uniti e, sin dal suo esordio, ha dimostrato di essere estremamente popolare. La pista è ben nota per i suoi spettacolari cambi di pendenza, fino a 40 metri, e per la particolare Curva 1, un tornante al termine di una salita ripida. Il circuito presenta inoltre un'ampia varietà di curve che riassumono alcuni dei migliori elementi di altri tracciati.

Il clima è variabile, con temperature tendenzialmente calde al pomeriggio ma che tendono a diminuire di sera, rendendo abbastanza difficile una lettura accurata delle condizioni della pista. Anche quest'anno, come nel 2014, Pirelli ha scelto di portare la combinazione medium-soft.

Paul Hembery, Direttore Motorsport Pirelli: "Negli Stati Uniti riceviamo sempre un benvenuto caloroso e, trattandosi di un mercato fondamentale per noi, è importante avere un Gran premio qui. Il circuito è sfidante per gli pneumatici, per questo abbiamo deciso di portare gomme medium e soft: una combinazione abbastanza versatile in grado di far fronte alle diverse richieste del tracciato e alle condizioni meteo variabili. La configurazione della pista e la scelta delle gomme offrono numerose opportunità di sorpasso e di strategia; inoltre, anche il tempo impiegato in pit lane è ragionevolmente breve; ci aspettiamo quindi una gara piuttosto imprevedibile, che è quello che la gente vuole vedere".

✘ In totale il tracciato ha venti curve di vario tipo, compresa una difficile curva in salita (Curva 1). Si gira in senso antiorario. Nelle curve la pista è particolarmente larga per favorire traiettorie diverse e fornire maggiori opportunità di sorpasso.

Ci sono tre lunghi rettilinei che tendono a raffreddare le gomme, per questo si arriva in curva con temperature delle gomme non ottimali. Lo stesso fenomeno si verifica anche in inserimento delle curve veloci, quando la miscela deve tornare rapidamente nella corretta temperatura di esercizio. In passato nel corso dello stesso giorno la temperatura dell'asfalto è passata da 18° a 37°, rendendo fondamentale la capacità di gestire correttamente la temperatura delle gomme. Si utilizza un carico aerodinamico medio con particolare attenzione al grip meccanico delle gomme soprattutto nella parte anteriore per facilitare un rapido inserimento in curva durante i cambi di direzione che caratterizzano la prima metà del giro. Per il 60% del tracciato l'acceleratore è al massimo mentre ci sono dieci frenate: in media con gli altri circuiti.

Partendo dal secondo posto in griglia, Lewis Hamilton vinse nel 2014 utilizzando una strategia a due soste, mentre negli anni precedenti la strategia vincente ad Austin era stata di una sosta sola. L'inglese iniziò la gara con le gomme soft, sostituite dalle medium al 16° giro e ancora medium al 33°. L'ingresso della safety car nei primi giri influenzò la sua strategia.

Differenza di prestazione prevista tra le due mescole: 0,8 secondi al giro.

Il numero di gara scelto dal team Pirelli: #13, Greg Thomas, ingegnere GP2: "E' facile: il 13.

E' spesso evitato nel mondo del motorsport perché la gente pensa che porti sfortuna. Ma io credo che porti fortuna. Sia in Italia sia in Cina, il 13 è considerato un numero fortunato!".

Chi seguire su Twitter questa settimana: @baronvonclutch.

Il 'barone' è un prolifico autore di tweet nel settore dell'automobilismo e della F1; sul suo profilo si trovano foto, notizie dal dietro le quinte e osservazioni divertenti. Sicuramente vale la pena dare un'occhiata per avere una visione alternativa della Formula Uno.

© riproduzione riservata

pubblicato il 20 / 10 / 2015