



COME LE MODIFICHE ALLA PISTA DI ABU DHABI INCIDONO SULL'USO DEGLI IMPIANTI BREMBO

Per l'ottava volta consecutiva il Mondiale di Formula 1 si conclude negli Emirati Arabi. Quest'anno però il Yas Marina Circuit si presenta in una conformazione inedita, frutto dell'eliminazione di cinque curve che, a parità di condizioni climatiche, dovrebbe ridurre i tempi sul giro di oltre una decina di secondi.

Secondo i tecnici Brembo il tracciato di Abu Dhabi rientra nella categoria dei circuiti più impegnativi per i freni. In una scala da 1 a 5 si è meritato un indice di difficoltà di 4, inferiore al 5 fatto registrare in tutte le precedenti edizioni: in passato infatti i freni erano impiegati in cinque curve in più e ciò ostacolava il loro raffreddamento.

Pit stop Brembo ultra rapido

Il lavoro di Brembo in F.1 non si esaurisce con la consegna dei vari componenti. Durante i week-end dei GP i tecnici Brembo forniscono assistenza ai team, solitamente in pista, ma a causa della pandemia di Covid-19 spesso operano tramite il Remote Garage, situato a Curno: gli ingegneri seguono in diretta le sessioni e analizzano i dati.

La vita utile di una pinza Brembo di Formula 1 non supera i 10.000 km ma al termine di ogni GP e dopo una sessione di test la pinza rientra in fabbrica. Operai specializzati provvedono a smontarla e a rimpiazzare i pezzi soggetti ad usura, come per esempio le parti in gomma, con componenti nuovi. Il tutto in pochi giorni. In media ogni team usa 10-15 set di pinze, 150-200 dischi e fino a 600 pastiglie.



Frenate quasi dimezzate

La riduzione da 21 a 16 delle curve ha comportato effetti anche sul numero delle frenate, diminuite da 11 a 6. Il tempo di utilizzo dei freni in un giro intero è ora di poco superiore agli 11 secondi, a fronte degli oltre 18 secondi e mezzo delle passate edizioni. La percentuale del GP spesa in frenata è invece scesa dal 20 al 13 per cento.

Tre delle staccate richiedono un funzionamento dell'impianto frenante di almeno 2 secondi ma solo una supera i 2,1 secondi. Con il precedente layout invece c'erano quattro frenate da oltre 2,2 secondi e tre di queste sfioravano o superavano i 2 secondi e mezzo. Da sei a quattro sono invece calate le curve con almeno 4g di decelerazione.

Meno 240 km/h in 110 metri

Delle 10 frenate del GP Adu Dhabi 3 sono considerate altamente impegnative per i freni e altrettante sono di media difficoltà.

Preceduta da un rettilineo di quasi 1,2 km, la frenata più dura è quella alla curva 6: le monoposto vi arrivano a 321 km/h e rallentano per 2,55 secondi fino a scendere a 79 km/h. Ci riescono in 110 metri grazie ad una decelerazione di 4,8 g.