



LE NOVITÀ BREMBO PER LE PASTIGLIE FORMULA 1 2022, E I SEGRETI DELLE FRENATE A MELBOURNE

Dopo due anni di assenza, causa il lockdown del Paese per la pandemia, la Formula 1 torna in Australia. Per la venticinquesima volta si correrà sul circuito di Albert Park ma solo un'altra volta è capitato ad aprile, nel 2006. Secondo i tecnici Brembo questo circuito rientra nella categoria dei circuiti mediamente impegnativi per i freni. Essendo solitamente utilizzata per il traffico quotidiano, il venerdì la pista risulta scivolosa, ma con il passare delle sessioni l'asfalto si gomma sempre più, aumentando le prestazioni in frenata. Ciò si traduce anche in una maggiore usura di pastiglie e dischi che raggiungono temperature molto elevate per via dell'aumento di grip.

Alette persino sulle pastiglie

La lunga esperienza maturata da Brembo in Formula 1, dove ha esordito nel 1975 con una piccola fornitura di dischi in ghisa per la scuderia Ferrari, ha permesso di approntare alle pinze una serie di soluzioni che contribuiscono alla dispersione termica dell'intero impianto frenante.

Tra queste figuravano anche le pastiglie Brembo con fori di ventilazione, tutt'altro che facili da realizzare per la loro ridotta dimensione e per i materiali che costituiscono le pastiglie, a partire dal carbonio. Grazie a questi fori la circolazione dell'area era superiore e ciò ritardava il surriscaldamento delle pastiglie e anche della pinza stessa. Nel 2022 il regolamento tecnico vieta di avere tali fori nelle pastiglie per limitare il costo del

componente, ma i team sono già alla ricerca di features di raffreddamento tali da migliorare questo aspetto senza infrangere alcuna regola, come alette o lavorazioni per aumentare comunque la superficie di scambio.



Sette frenate ma non per Lauda

In ogni giro del circuito di Albert Park i piloti di Formula 1 utilizzano i freni 7 volte, ma in 3 di queste la riduzione di velocità non raggiunge nemmeno i 55 km/h. L'utilizzo dei freni è inferiore ai 9 secondi al giro, uno dei dati più bassi dell'intero campionato insieme alla pista di Miami che debutterà fra un mese, ed è pari al 12 per cento della durata dell'intero Gran Premio. A fronte di 3 frenate inferiori ai 6 decimi di secondo ce ne sono altrettante da almeno 2 secondi. Non si usano invece i freni alla curva 5, intitolata a Niki Lauda, primo pilota di sempre a vincere un GP e un Mondiale con i freni Brembo, nel 1975. In 3 delle prime 6 curve invece i piloti sono soggetti ad almeno 4 g di decelerazione.



Meno velocità ma più gap alla curva 3

Delle 7 frenate del GP Australia 2 sono considerate altamente impegnative per i freni, 2 sono di media difficoltà e le 3 restanti sono light. La più dura per l'impianto frenante è la terza curva, nonostante la velocità sia inferiore alla prima e all'undicesima curva. Alla curva 3 però le monoposto perdono 197 km/h passando da 301 km/h a 104 km/h. Per farlo hanno bisogno di 2,55 secondi in cui percorrono 121 metri mentre i piloti sono soggetti a 4,4 g di decelerazione.