

Al PitStop

È uno dei momenti più delicati della gara. Il compito dei meccanici è studiato in ogni particolare.

Sollevamento

Appena il pilota arriva al punto segnato nel pit stop, un meccanico solleva l'auto con il carrello per dare la possibilità agli altri meccanici di agire sul cambio ruote e di effettuare le altre operazioni necessarie.

I pneumatici

Spesso sono decisivi per la buona riuscita di una gara. Infatti le gomme, essendo l'elemento delle monoposto direttamente a contatto con l'asfalto, più di ogni altra componente possono influire sulle prestazioni. Oggi la concorrenza della case costruttrici di pneumatici è alle stelle. Ci si batte con l'aspirazione della prestazione della gomma! Così la ricerca dell'uso dei materiali da utilizzare per la loro fabbricazione di formula 1 è diventata frenetica. Anche perché il mercato è ottimo e porta a far guadagnare alle case costruttrici un'enorme quantità di denaro. Senza parlare poi della pubblicità "mondiale" che la Formula 1 offre a queste aziende.

A priori, si può dire che sia Bridgestone sia Michelin utilizzano la tecnologia più sofisticata esistente e che le gomme sia dal punto di vista costruttivo e dei materiali sono molto simili.

Per quanto riguarda le prestazioni, ci sono pneumatici più adatti in situazione di asfalto asciutto, altri quando la pista è bagnata. I pneumatici devono garantire la massima aderenza (grip) a una temperatura di 90-100°. In caso di temperature più basse le prestazioni si riducono provocando una diminuzione dell'aderenza.



Coordinatore del pit stop

È l'uomo che dà lo stop al pilota e il successivo via ad operazione avvenuta. Il segnale viene dato da una paletta con la scritta "stop" da una parte e "go" dall'altra.

Multifunzioni

Mentre un tecnico pulisce la visiera del casco del pilota e lo rifornisce di integratori contro la disidratazione, un altro libera il radiatore da eventuali impurità: foglie secche o altro materiale.

Il volante

- 1 Limitatore per abbassare la velocità ai box.
- 2 Radio per comunicare con i meccanici e i tecnici ai box.
- 3 Le tre manopole rossa, gialla e nera servono per la regolazione di alcune parti del motore.
- 4 Tasto nero per le partenze e il tasto blu per cambiare schermate.
- 5 Spegnimento motore.



- 6 Il tasto Ok serve per attivare la trasmissione dati tra il pilota e i box.
- 7 Controllo trazione e regolazione del differenziale.
- 8 Il tasto F per aprire lo sportello della benzina.
- 9 Partenza.
- 10 Scalate multiple. Il tasto N serve per portare la vettura in folle. I due piccoli display posti alla destra della M e sopra al tasto L indicano quando cambiare marcia.

Cambio gomme

Tre meccanici agiscono su ciascuna delle quattro ruote. Il primo toglie i bulloni, il secondo sgancia il pneumatico da sostituire e il terzo rimette quello nuovo. Il tutto in pochissimi secondi.

Prima della partenza le gomme sono mantenute a una temperatura di 100° C da delle termocoperte.

Alcune curiosità: 68 i pneumatici destinati a ogni monoposto in un Gran Premio; 10 Kg è il peso di un pneumatico di Formula 1; 240 Km la durata massima di un pneumatico.

Alettone

Avete notato che l'alettone non ha impresso alcun marchio? In alcuni Gran Premi, infatti, come quelli di Gran Bretagna e Francia, è vietato dalle leggi dello stato mettere le pubblicità di sigarette sulle macchine da corsa.

Antincendio

Alcuni tecnici del gruppo sono pronti a intervenire con estintori nel caso si verificasse qualche principio d'incendio.

Rifornimento

Il momento del rifornimento è particolarmente delicato. L'allacciamento del bocchettone per il rifornimento deve essere veloce e preciso. L'operazione dura dai 7 ai 10 secondi.

Pannello

Un meccanico ripara il motore da eventuali schizzi di benzina durante il rifornimento. Un'operazione molto delicata, per evitare, a motore surriscaldato, eventuali fiammate e conseguenti incendi.