Rossa di terra e Rossa di mare - due Rosse a un passo dal podio

Terra e mare due rosse a confronto: una naviga, anzi vola, l'altra corre.
Una si chiama Luna rossa, l'altra si chiama Ferrari F.1

Un contributo di Duilio Truffo

Sembra che ci sia un destino che le accomuna: sono entrambe veloci, hanno il potenziale per vincere, ma non riescono a portare a termine l'ultimo piccolo step per il risultato più ambito. La Ferrari è migliorata parecchio, ma la Mac Laren di più, così come Luna Rossa ma Ineos Britannia di più.

Da cosa può dipendere, se escludiamo la sfortuna che può anche capitare? Dall'organizzazione, dal fattore umano dal mezzo tecnico, o da tutto l'insieme. Luna Rossa Prada Pirelli si cimenta ogni quattro anni, per cui i tempi per le migliorie, le modifiche o addirittura un nuovo progetto di scafo ci sono ampiamente. Discorso diverso per la Ferrari che dall'inizio della stagione, tranne alcune pause, si trova a dover affrontare Gran Premi che si susseguono in modo a volte vertiginoso, tipo un GP a settimana magari a 10.000 km di distanza, per cui il tempo per le eventuali modifiche è assai limitato.

In comune, oltre allo sponsor Pirelli, hanno la tecnologia che oggi è diventata determinante e ossessionante, sia le rosse di terra che le rosse di mare sono diventate un agglomerato di sistemi idraulici, elettronica e software; ogni input umano è supportato da un complesso sistema tecnologico che aiuta nelle manovre.

La Ferrari deve ottenere il maggior carico aerodinamico possibile per avere più attrito in base alle piste, mentre Luna rossa dotata di foil (piccola ala mobile sotto la chiglia che permette allo scafo di sollevarsi) deve fare il meno attrito possibile per volare sull'acqua ed essere più veloce. Questa barca che ormai vola, appunto, sull'acqua può triplicare la sua velocità rispetto al vento; incredibile: pensate che se il vento soffia attorno ai venti chilometri l'ora, la barca può raggiungere i sessanta chilometri l'ora.

C'è da chiedersi come sia possibile, inoltre, che ciò avvenga con la direzione del vento quasi contraria: questa andatura si chiama "di bolina", più o meno stretta nel senso dei gradi rispetto al vento. Dal momento che, ovviamente, una barca a vela non può certo procedere controvento, deve procedere a zig zag per poterlo risalire quando il vento è perpendicolare alla barca l andatura è detta "al traverso", mentre quando si presenta di tre quarti di poppa si chiama "lasco o gran lasco" La maggior velocità e più o meno raggiungibile tra il traverso e il gran lasco , nonostante il detto " procedere con il vento in poppa" possa far pensare il contrario.

Ferrari f.1 sf24

La gente si chiede perché con il vento quasi contro la barca a vela riesca ad andare in avanti, poiché la logica direbbe il contrario. Ecco la spiegazione: la forma della vela quando è tesa assume una curvatura che assomiglia al profilo di un'ala di aeroplano, non orizzontale ma verticale. La differenza di velocità del vento della parte concava interna della vela rispetto a quella esterna crea una depressione chiamata "portanza" che è la stessa che permette ad un aereo di sollevarsi.

Al contrario, una formula uno usa la portanza al rovescio per poter avere uno schiacciamento verso il terreno. Dunque l'aerodinamica in campo velocistico-sportivo gioca un ruolo fondamentale, nella nostra rossa di terra si passano ore nella galleria del vento per cercare il profilo del fondo e quello degli alettoni che diano il carico

maggiore ma che non influiscano troppo sulla velocità.

La Ferrari F1 raggiunge facilmente i 300 Km/h e anche di più, disponendo di circa 900 cavalli: ebbene per raggiungere i 300 Km/h sarebbero sufficienti 300 cavalli! Ciò significa che i rimanenti 600 cavalli servono a vincere il carico aerodinamico e l'attrito che schiaccia la vettura a terra portando via tantissima velocità. Siamo quindi ad una percentuale di quasi due terzi della potenza per assorbire questo carico: in soldoni vuol dire che la macchina a 300Km/h peserebbe circa 3000 chili.

Ma se pesasse veramente 3000 Kg in rettilineo sarebbe molto stabile ma in curva sarebbe quasi impossibile da controllare; ecco perché il carico aerodinamico non è un peso reale ma bensì un carico generato dalle appendici aerodinamiche. (NB. In curva la massa di un'auto aumenta con il quadrato della velocità)

Ma torniamo alle due rosse, con tutte le soluzioni gli studi, le prove, la logistica, i conducenti, e i tattici, le due si assomigliano, entrambe come si è detto sono ad un passo dal successo ma non riescono a primeggiare. C'è da chiedersi come mai, pur avendo a disposizione dei budget cospicui non riescano a concludere la stagione in positivo. Non è certo facile in questi campi dove ancge se tutto è al massimo dello studio, sia del vento per Luna Rossa che dell'asfalto e della temperatura delle gomme per la Ferrari, ci sono interazioni estremamente complesse e difficili da mettere a punto Penso che le due rosse abbiano comunque i requisiti per essere davanti ma purtroppo anche nello sport ci vuole un po' di fortuna, e non solo: occorre averla anche al momento giusto.

La tecnologia c'è, gli uomini e i mezzi anche, questo non è uno sport individuale in cui l'atleta può essere più o meno in forma in questi casi è l'insieme cioè il team che fa una squadra vincente. Non ci resta che sperare nelle prossime competizioni.

Duilio Truffo

© 2024 CIVICO20NEWS – riproduzione riservata

Data di pubblicazione: 28/11/2024

Salvato in PDF in data: 23/11/2026

Link all'articolo: https://civico20-news.it/sport/rossa-di-terra-e-rossa-di-mare-due-rosse-a-un-passo-dal-podio/28/11/2024/