

“

“I caschi migliori per i piloti migliori”: è questo il nostro motto”

sistenti impiegati, i caschi si mantengono integri anche a temperature che superano i 740 °C. Prima di passare a realizzare l'interno del casco, le calotte vengono decorate coi loghi del team e degli sponsor, col nome del pilota e, se da questi richiesto, con speciali disegni realizzati con l'aerografo.

Miscele top secret

Per quanto riguarda l'imbottitura interna, è fondamentale il suo corretto posizionamento e ingombro, in modo da garantire il massimo comfort alla testa dei piloti, dato che questi debbono indossare il casco per circa due ore di fila; il materiale utilizzato, inoltre, deve essere in grado di neutralizzare qualsiasi impatto. Internamente, quindi, la calotta viene prima rivestita con del polistirolo e in seguito viene aggiunta una speciale schiuma in EPS a solidificazione rapida, in grado di consentire un ottimale assorbimento degli urti, la cui miscela, brevettata da Schubert, è assolutamente top secret. L'interno è poi sagomato e personalizzato sulle misure di ogni pilota.

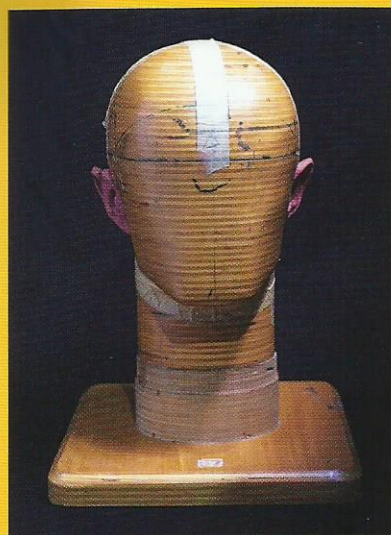
Un altro elemento fondamentale nella progettazione del casco è quello di assicurare la corretta ventilazione, dato che i piloti spesso debbono guidare affrontando temperature esterne anche superiori ai 40 gradi, con tassi di umidità fino all'80%. Una portata di 10 litri d'aria fresca al secondo a 100 km/h è assicurata da 10 prese d'aria, di cui 4 interne, due ricavate nel cinturino sottogola e due sulla visiera; l'aria viene poi incanalata attraverso 6 bocchette di uscita. Il casco di Nico Rosberg è anche provvisto di due mini-spoiler, uno davanti e l'altro dietro, accorgimenti aerodinamici, questi, che servono a minimizzare l'effetto della spinta ascensionale alle alte velocità; il principio si rifà a quello dei diffusori applicati alla carrozzeria delle monoposto. “Un altro aspetto fondamentale da tenere a mente nella progettazione di un casco, oltre al comfort e alla ventilazione, è il peso”, spiega Krieter: “Riusciamo a produrre caschi di non oltre 1350 grammi, in cui la verniciatura influisce sul peso totale per circa 30 grammi soltanto”.

Visuale nitida

“Un'ulteriore sfida è quella di garantire al pilota una visione nitida e costante”, prosegue Krieter. La visiera, in policarbonato antiproiettile, è dotata di alcuni strati di pellicola sovrapposti: in caso di imbrattamento, il pilota può facilmente

MODELLI

Per controllare se l'imbottitura interna sia posizionata correttamente, il casco viene collocato sulla testa di un manichino realizzato nelle stesse misure della testa del pilota (nella foto, quello che corrisponde alle misure di Nico Rosberg). Le orecchie di cera, estraibili, servono a capire se il casco può venire indossato e sfilato senza difficoltà.



RIFINITURE

Una volta rivestito il casco internamente con polistirolo e una speciale schiuma brevettata da Schubert, Krieter applica delle pennellate di vernice nera per rendere uniforme il colore dell'imbottitura. Può capitare anche che, durante un Gran Premio, il tecnico debba intervenire sul posto per modificare l'interno di un casco qualora il pilota segnalasse dei fastidi.