

Nel corso dei Gran Premi della Corea e del Giappone, sia la scuderia di Maranello sia la scuderia della Mercedes hanno portato novità aerodinamiche da installare per l'anno a venire. La Ferrari ha lavorato sul cambio, il quale dovrebbe avere una struttura innovativa, studiata in funzione dell'aerodinamica e quindi con ingombri ridottissimi e sull'aerodinamica soprattutto sull'ala anteriore. Mentre la scuderia tedesca guidata da Ross Brawn ha pensato bene di aggirare il regolamento e introducendo l'effetto F-Duct per l'ala anteriore.

Il regolamento 2011, infatti, proibisce il dispositivo per il soffiaggio dell'alettone posteriore – che era stato inventato un paio d'anni fa dalla McLaren – ma per la più piccola appendice aerodinamica anteriore non si fa cenno alcuno. È dunque legale.

Praticamente l'effetto aerodinamico è simile a quello utilizzato per l'ala posteriore, con un prezioso vantaggio, ossia che il pilota non deve azionare alcun tasto o coprire dei buchi poiché infatti la presa da cui entra l'aria è quella ricavata al centro del musetto, divisa in due per poter convogliare l'aria all'interno dei piloni di sostegno tramite piccole canalizzazioni interne. Da qui l'aria scende e va a colpire direttamente il profilo principale ed è quindi un elemento aerodinamico totalmente "passivo".

Sorge però una domanda spontanea: ma perché Ross Brawn ha introdotto, nel finale di stagione, una soluzione tanto geniale dando così la possibilità alla concorrenza di copiarla per il 2012? Probabilmente perché dall'anno prossimo verrà affiancato dall'ex ingegnere Ferrari Aldo Costa, così facendo potrà comprendere bene se questa trovata tecnica-aerodinamica può essere utilizzata come base per la monoposto dell'anno prossimo.