

F1 | CARTA D'IDENTITÀ DEI CIRCUITI

FORMULA 1 GRAND PRIX DE MONACO 2015

22-24 MAG 2015

CIRCUIT DE MONACO (MONTE CARLO)

CATEGORIA DI FRENATA	HARD
TEMPO SPESO IN FRENATA	26%
DECELERAZIONE MEDIA	2,7 g
ENERGIA DISSIPATA IN FRENATA DURANTE IL GP	127 kWh
CARICO SUL PEDALE TOTALE DURANTE IL GP	83.460 Kg

FRENATA PIÙ DURA

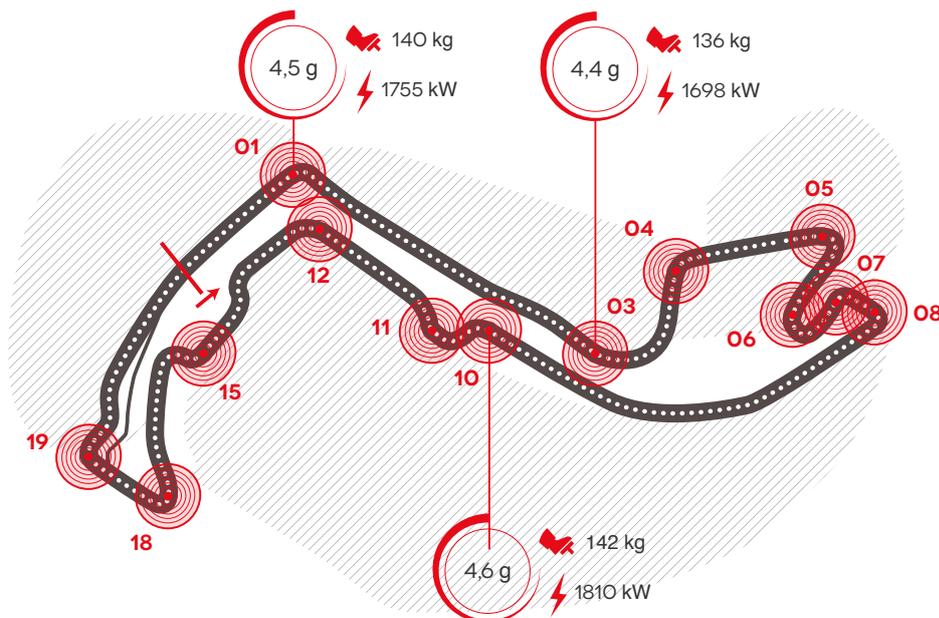
	DISTANZA ARRESTO	CARICO MASSIMO
10	139 m	142 Kg
01	120 m	140 Kg
03	89 m	136 Kg

DATI CIRCUITI

Lunghezza: 3.340 m
Numero di giri: 78
Numero di frenate: 13

COMMENTO

Storico circuito cittadino che si snoda tra le strade del Principato, capaci di creare parecchi problemi ai freni delle monoposto. Il tracciato tortuoso e la scarsa aderenza, infatti, portano spesso i piloti a controllare la vettura con l'ausilio del freno, con riflessi negativi sulla temperatura di pinze e fluido freni. Nel passato questo evento era spesso teatro di problemi legati al surriscaldamento dell'impianto e al vapour lock (fenomeno per cui il fluido freni raggiunge la temperatura di ebollizione all'interno della pinza) con allungamenti del pedale in frenata che portavano spesso al ritiro se non all'incidente. Nei tempi moderni il lavoro fatto sul raffreddamento dei freni ha allontanato tali problemi, se pur sia ancora necessario prestare particolare attenzione alla gestione delle temperature durante il weekend di gara. Le frenate non sono particolarmente brusche, ma il tempo sul freno è tra i più alti della stagione, ben il 26%.



01

Velocità iniziale	289	(Km/h)
Velocità finale	100	(Km/h)
Spazio di frenata	120	(m)
Tempo di frenata	1,38	(sec)
Decelerazione massima	4,5	(g)
Carico pedale max	140	(Kg)
Potenza frenante	1755	(Kw)

03

Velocità iniziale	285	(Km/h)
Velocità finale	143	(Km/h)
Spazio di frenata	89	(m)
Tempo di frenata	1,05	(sec)
Decelerazione massima	4,4	(g)
Carico pedale max	136	(Kg)
Potenza frenante	1698	(Kw)

04

Velocità iniziale	171	(Km/h)
Velocità finale	112	(Km/h)
Spazio di frenata	24	(m)
Tempo di frenata	0,79	(sec)
Decelerazione massima	2,2	(g)
Carico pedale max	67	(Kg)
Potenza frenante	397	(Kw)

05

Velocità iniziale	222	(Km/h)
Velocità finale	64	(Km/h)
Spazio di frenata	106	(m)
Tempo di frenata	1,46	(sec)
Decelerazione massima	3,1	(g)
Carico pedale max	99	(Kg)
Potenza frenante	882	(Kw)

06

Velocità iniziale	142	(Km/h)
Velocità finale	49	(Km/h)
Spazio di frenata	74	(m)
Tempo di frenata	1,31	(sec)
Decelerazione massima	1,8	(g)
Carico pedale max	55	(Kg)
Potenza frenante	190	(Kw)

07

Velocità iniziale	95	(Km/h)
Velocità finale	83	(Km/h)
Spazio di frenata	18	(m)
Tempo di frenata	0,69	(sec)
Decelerazione massima	1,2	(g)
Carico pedale max	25	(Kg)
Potenza frenante	41	(Kw)

08

Velocità iniziale	119	(Km/h)
Velocità finale	95	(Km/h)
Spazio di frenata	21	(m)
Tempo di frenata	0,79	(sec)
Decelerazione massima	1,5	(g)
Carico pedale max	41	(Kg)
Potenza frenante	54	(Kw)

10*

Velocità iniziale	293	(Km/h)
Velocità finale	69	(Km/h)
Spazio di frenata	139	(m)
Tempo di frenata	1,68	(sec)
Decelerazione massima	4,6	(g)
Carico pedale max	142	(Kg)
Potenza frenante	1810	(Kw)

11

Velocità iniziale	68	(Km/h)
Velocità finale	60	(Km/h)
Spazio di frenata	20	(m)
Tempo di frenata	0,79	(sec)
Decelerazione massima	1,0	(g)
Carico pedale max	42	(Kg)
Potenza frenante	58	(Kw)

12

Velocità iniziale	231	(Km/h)
Velocità finale	148	(Km/h)
Spazio di frenata	61	(m)
Tempo di frenata	0,87	(sec)
Decelerazione massima	3,3	(g)
Carico pedale max	104	(Kg)
Potenza frenante	971	(Kw)

* Per l'impianto frenante la curva 10 risulta essere la più impegnativa del circuito.

F1 | CARTA D'IDENTITÀ DEI CIRCUITI

FORMULA 1 GRAND PRIX DE MONACO 2015

22-24 MAG 2015

CIRCUIT DE MONACO (MONTE CARLO)

CATEGORIA DI FRENATA	HARD
TEMPO SPESO IN FRENATA	26%
DECELERAZIONE MEDIA	2,7 g
ENERGIA DISSIPATA IN FRENATA DURANTE IL GP	127 kWh
CARICO SUL PEDALE TOTALE DURANTE IL GP	83.460 Kg

FRENATA PIÙ DURA

	DISTANZA ARRESTO	CARICO MASSIMO
10	139 m	142 Kg
01	120 m	140 Kg
03	89 m	136 Kg

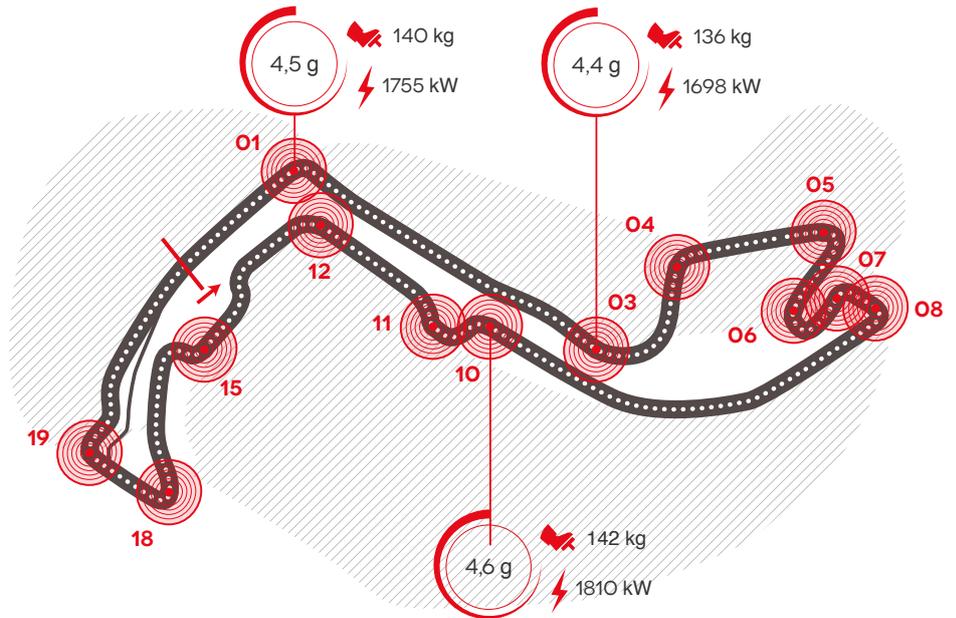
DATI CIRCUITI

Lunghezza: 3.340 m
Numero di giri: 78
Numero di frenate: 13

COMMENTO

Storico circuito cittadino che si snoda tra le strade del Principato, capaci di creare parecchi problemi ai freni delle monoposto. Il tracciato tortuoso e la scarsa aderenza, infatti, portano spesso i piloti a controllare la vettura con l'ausilio del freno, con riflessi negativi sulla temperatura di pinze e fluido freni. Nel passato questo evento era spesso teatro di problemi legati al surriscaldamento dell'impianto e al vapour lock (fenomeno per cui il fluido freni raggiunge la temperatura di ebollizione all'interno della pinza) con allungamenti del pedale in frenata che portavano spesso al ritiro se non all'incidente. Nei tempi moderni il lavoro fatto sul raffreddamento dei freni ha allontanato tali problemi, se pur sia ancora necessario prestare particolare attenzione alla gestione delle temperature durante il weekend di gara. Le frenate non sono particolarmente brusche, ma il tempo sul freno è tra i più alti della stagione, ben il 26%.

*** Per l'impianto frenante la curva 10 risulta essere la più impegnativa del circuito.**



15

Velocità iniziale	233	(Km/h)
Velocità finale	87	(Km/h)
Spazio di frenata	84	(m)
Tempo di frenata	1,10	(sec)
Decelerazione massima	3,3	(g)
Carico pedale max	103	(Kg)
Potenza frenante	1000	(Kw)

18

Velocità iniziale	192	(Km/h)
Velocità finale	57	(Km/h)
Spazio di frenata	90	(m)
Tempo di frenata	1,33	(sec)
Decelerazione massima	2,5	(g)
Carico pedale max	76	(Kg)
Potenza frenante	546	(Kw)

19

Velocità iniziale	112	(Km/h)
Velocità finale	89	(Km/h)
Spazio di frenata	44	(m)
Tempo di frenata	0,81	(sec)
Decelerazione massima	1,4	(g)
Carico pedale max	40	(Kg)
Potenza frenante	35	(Kw)