

F1 | CARTA D'IDENTITÀ DEI CIRCUITI

2015 FORMULA 1
UNITED STATES GRAND PRIX

23-25 OTT 2015

CIRCUIT OF THE AMERICAS (AUSTIN)

CATEGORIA DI FRENATA **MEDIUM**

TEMPO SPESO IN FRENATA **18%**

DECELERAZIONE MEDIA **4,0 g**

ENERGIA DISSIPATA IN FRENATA DURANTE IL GP **132 kWh**

CARICO SUL PEDALE TOTALE DURANTE IL GP **77896 Kg**

FRENATA PIÙ DURA

	DISTANZA ARRESTO		CARICO MASSIMO
12	128 m		187 Kg
01	126 m		176 Kg
11	132 m		158 Kg

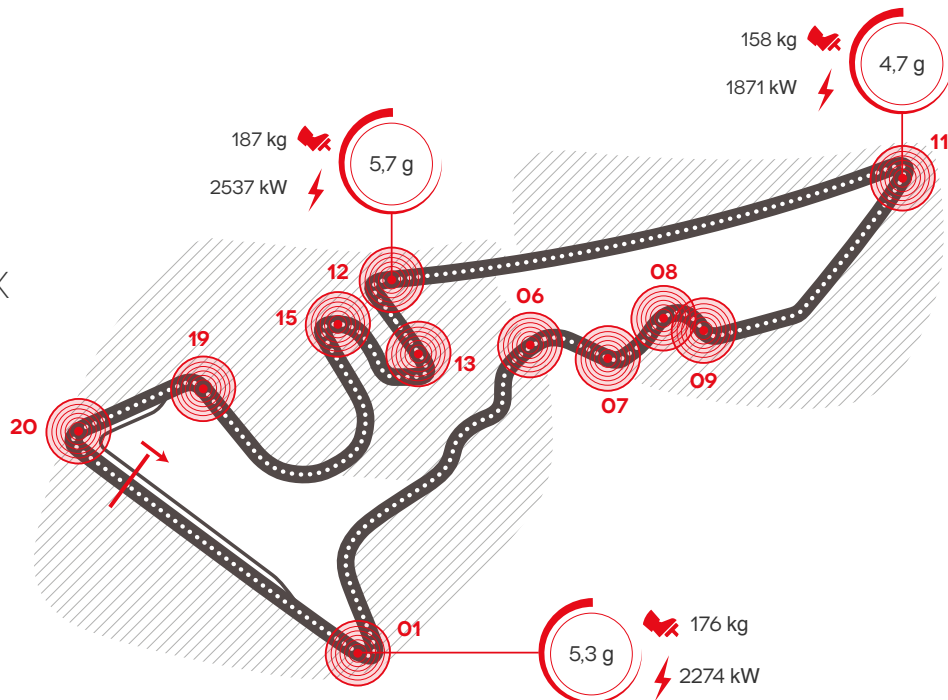
DATI CIRCUITI

Lunghezza: 5.513 m
Numero di giri: 56
Numero di frenate: 11

COMMENTO

Il circuito di Austin è da considerarsi mediamente impegnativo per gli impianti frenanti, con i piloti che impiegano nelle frenate circa il 18% del tempo sul giro, ma caratterizzato da due staccate molto brusche. Degna di nota soprattutto la curva T12 che risulta essere una delle più impegnative della stagione quanto a energia dissipata e una delle più brusche per il pilota con una forza G pari a -5,7 G.

*** Per l'impianto frenante la curva 12 risulta essere la più impegnativa del circuito.**



01

Velocità iniziale	318	(Km/h)
Velocità finale	73	(Km/h)
Spazio di frenata	126	(m)
Tempo di frenata	1,37	(sec)
Decelerazione massima	5,3	(g)
Carico pedale max	176	(Kg)
Potenza frenante	2274	(Kw)

07

Velocità iniziale	265	(Km/h)
Velocità finale	192	(Km/h)
Spazio di frenata	24	(m)
Tempo di frenata	0,75	(sec)
Decelerazione massima	4,0	(g)
Carico pedale max	135	(Kg)
Potenza frenante	1430	(Kw)

09

Velocità iniziale	202	(Km/h)
Velocità finale	128	(Km/h)
Spazio di frenata	62	(m)
Tempo di frenata	0,91	(sec)
Decelerazione massima	2,7	(g)
Carico pedale max	92	(Kg)
Potenza frenante	677	(Kw)

12*

Velocità iniziale	332	(Km/h)
Velocità finale	77	(Km/h)
Spazio di frenata	128	(m)
Tempo di frenata	1,36	(sec)
Decelerazione massima	5,7	(g)
Carico pedale max	187	(Kg)
Potenza frenante	2537	(Kw)

15

Velocità iniziale	211	(Km/h)
Velocità finale	76	(Km/h)
Spazio di frenata	62	(m)
Tempo di frenata	0,90	(sec)
Decelerazione massima	2,9	(g)
Carico pedale max	95	(Kg)
Potenza frenante	758	(Kw)

06

Velocità iniziale	285	(Km/h)
Velocità finale	223	(Km/h)
Spazio di frenata	19	(m)
Tempo di frenata	0,68	(sec)
Decelerazione massima	4,5	(g)
Carico pedale max	99	(Kg)
Potenza frenante	1249	(Kw)

08

Velocità iniziale	221	(Km/h)
Velocità finale	175	(Km/h)
Spazio di frenata	19	(m)
Tempo di frenata	0,70	(sec)
Decelerazione massima	3,1	(g)
Carico pedale max	92	(Kg)
Potenza frenante	829	(Kw)

11

Velocità iniziale	293	(Km/h)
Velocità finale	77	(Km/h)
Spazio di frenata	132	(m)
Tempo di frenata	1,55	(sec)
Decelerazione massima	4,7	(g)
Carico pedale max	158	(Kg)
Potenza frenante	1871	(Kw)

13

Velocità iniziale	199	(Km/h)
Velocità finale	94	(Km/h)
Spazio di frenata	72	(m)
Tempo di frenata	1,03	(sec)
Decelerazione massima	2,7	(g)
Carico pedale max	89	(Kg)
Potenza frenante	648	(Kw)

19

Velocità iniziale	283	(Km/h)
Velocità finale	169	(Km/h)
Spazio di frenata	70	(m)
Tempo di frenata	0,89	(sec)
Decelerazione massima	4,4	(g)
Carico pedale max	145	(Kg)
Potenza frenante	1686	(Kw)

F1 | CARTA D'IDENTITÀ DEI CIRCUITI

2015 FORMULA 1
UNITED STATES GRAND PRIX

23-25 OTT 2015

CIRCUIT OF THE AMERICAS (AUSTIN)

CATEGORIA DI FRENATA **MEDIUM**

TEMPO SPESO IN FRENATA **18%**

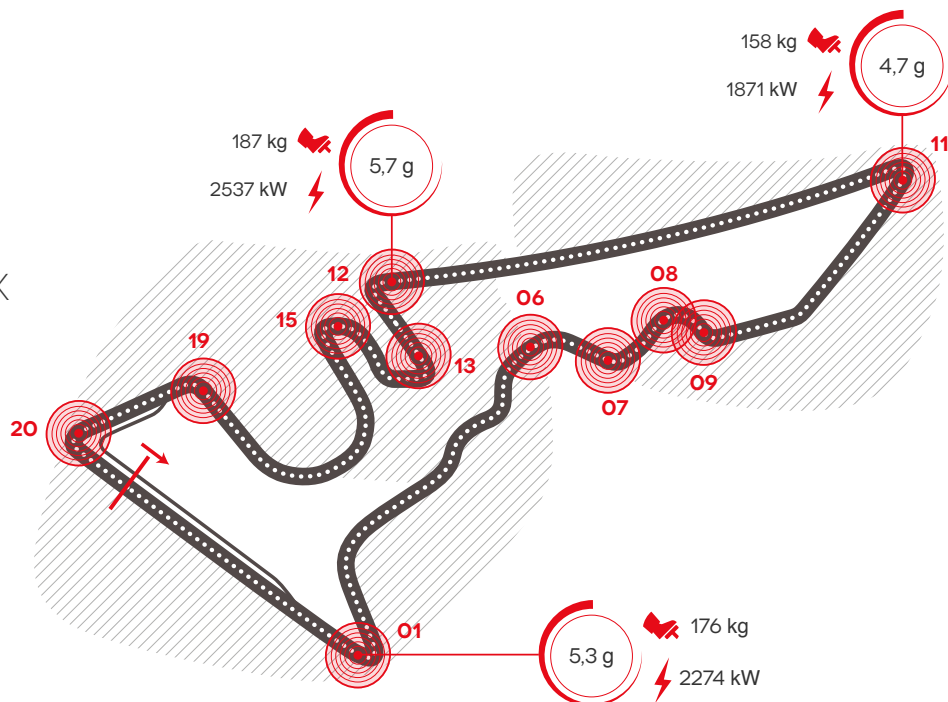
DECELERAZIONE MEDIA **4,0 g**

ENERGIA DISSIPATA IN FRENATA DURANTE IL GP **132 kWh**

CARICO SUL PEDALE TOTALE DURANTE IL GP **77896 Kg**

FRENATA PIÙ DURA

	DISTANZA ARRESTO	CARICO MASSIMO
12	128 m	187 Kg
01	126 m	176 Kg
11	132 m	158 Kg



20

Velocità iniziale	249	(Km/h)
Velocità finale	95	(Km/h)
Spazio di frenata	104	(m)
Tempo di frenata	1,31	(sec)
Decelerazione massima	3,7	(g)
Carico pedale max	124	(Kg)
Potenza frenante	1197	(Kw)

DATI CIRCUITI

Lunghezza: 5.513 m

Numero di giri: 56

Numero di frenate: 11

COMMENTO

Il circuito di Austin è da considerarsi mediamente impegnativo per gli impianti frenanti, con i piloti che impiegano nelle frenate circa il 18% del tempo sul giro, ma caratterizzato da due staccate molto brusche.

Degna di nota soprattutto la curva T12 che risulta essere una delle più impegnative della stagione quanto a energia dissipata e una delle più brusche per il pilota con una forza G pari a -5,7 G.

*** Per l'impianto frenante la curva 12 risulta essere la più impegnativa del circuito.**