

Il pneumatico più morbido della gamma Formula Uno di Pirelli - il P Zero Rosso supersoft - farà la prima apparizione dell'anno sul famoso circuito di Monaco: la più lenta, stretta ma anche la più prestigiosa delle gare in calendario. Ad affiancarlo, il P Zero Yellow soft.

Il circuito cittadino di Montecarlo fa affidamento quasi esclusivamente sul grip meccanico: questa caratteristica lo rende territorio ideale per la supersoft - che beneficia di un rapido warm-up ed è in grado di generare elevati livelli di trazione e sterzata. Aspetti particolarmente importanti durante le qualifiche: con così poche possibilità di sorpasso, partire il più avanti possibile in griglia diventa qui ancora più determinante. Per lo stesso motivo, la strategia di gara ha un ruolo fondamentale. Spesso è più facile guadagnare posizioni nei box attraverso una strategia efficace, che sorpassando in pista. L'usura dei pneumatici e il degrado saranno tra i più bassi di tutta la stagione, il che rende la strategia ad una sola sosta una probabilità più che concreta per alcune squadre. Essendo Monaco un circuito cittadino, si assiste ad un elevato grado di evoluzione della pista nel corso del weekend di gara, che dura un giorno in più rispetto agli altri gran premi, poichè le prove libere si svolgono il giovedì mentre il circuito viene riaperto al traffico il venerdì. Questo ha, ovviamente, degli effetti sul livello di gommatura della pista per le qualifiche.

“Monaco rappresenta uno dei momenti salienti dell'intera stagione e, in passato, i nostri pneumatici soft e supersoft hanno offerto grande spettacolo su questo circuito”, ha affermato Paul Hembery, Direttore Motorsport Pirelli. “L'anno scorso a lottare per la vittoria c'erano tre diversi piloti con tre diverse strategie, prima che la bandiera rossa venisse esposta. La supersoft è l'unica miscela ad essere rimasta invariata rispetto allo scorso anno, essendosi dimostrata particolarmente efficace su circuiti come quello di Montecarlo, ma chiaramente il profilo è stato ridisegnato per meglio adattarsi ai regolamenti 2012. Il basso degrado delle gomme a Monaco consentirà ai piloti di spingere al massimo dall'inizio alla fine della gara. Su questo circuito, la strategia-gomme sarà molto importante, dato che i sorpassi in pista sono davvero molto difficili. Detto questo, il Principato ci ha riservato spesso grandi sorprese. Con un grande equilibrio tra le monoposto, anche il minimo vantaggio o il più piccolo errore può avere un grande impatto sull'esito finale della gara, come abbiamo potuto vedere finora in questa prima parte di stagione.”

### **Note tecniche**

- La superficie della pista è la meno abrasiva della stagione. Se a ciò si aggiunge la velocità media più bassa (compresa la curva più lenta in calendario, presa a soli 47km/h), si ha un livello molto contenuto di usura degli pneumatici. Le gomme morbide possono durare anche 50 giri, rendendo una strategia di un solo pit stop del tutto realistica - anche se il pilota

della McLaren, Jenson Button, usò una strategia di tre soste per finire sul podio lo scorso anno.

- I confini stretti e tortuosi del circuito, senza vie di fuga, hanno un effetto importante sulle strategie di gara. Con un alto rischio di incidenti che possono portare la safety car in pista, le squadre hanno bisogno di flessibilità nelle loro strategie per essere in grado di adattarsi alle più diverse circostanze.
- A Monaco vengono molto sollecitati i freni. Questo trasmette calore alle gomme che si aggiunge allo stress che si scarica sulla struttura. Entrando nella curva Sainte Devote, ad esempio, le monoposto riducono la velocità di 160km/h in soli 100 metri. Gli pneumatici sono fortemente sollecitati anche nei pressi del complesso delle piscine, dove colpiscono i cordoli a più di 200km/h, generando una forza laterale di 3,65g.