

A partire dal Gran Premio d'Ungheria Pirelli ha l'intenzione di fornire pneumatici PZero costruiti come nel 2012 (ma con mescole 2013), mentre per questo fine settimana al Gran Premio di Germania porterà in pista pneumatici posteriori con carcasse in kevlar. Lo scopo è di evitare il ripresentarsi dei problemi avuti a Silverstone, frutto, secondo Pirelli, di una serie di concause che coinvolgono direttamente anche i team. "Dopo un'attenta analisi degli pneumatici utilizzati durante la gara di Silverstone - si legge nel comunicato ufficiale - Pirelli ha constatato che le cause delle rotture sono da imputarsi principalmente ai seguenti fattori, che hanno agito in maniera combinata tra loro:

1) montaggio invertito delle gomme posteriori, e cioè il collocamento dello pneumatico destro al posto di quello sinistro e viceversa, sulle vetture interessate dalla rottura. Le gomme fornite quest'anno hanno una struttura asimmetrica e non sono progettate per essere interscambiabili. I fianchi degli pneumatici sono costruiti in modo da sostenere sollecitazioni di natura diversa tra l'interno e l'esterno. L'inversione delle gomme ne compromette, in determinate condizioni, l'ottimale funzionalità. In particolare, la parte esterna è progettata per sostenere le severe sollecitazioni che si sviluppano soprattutto in curva in un circuito così impegnativo come Silverstone, con veloci curve a sinistra e alcuni cordoli particolarmente aggressivi.

2) l'adozione di pressioni degli pneumatici eccessivamente basse o comunque inferiori a quelle indicate da Pirelli. Il sottogonfiaggio contribuisce a rendere ancora più stressanti le condizioni di utilizzo degli pneumatici;

3) l'adozione di angoli di camber spinti;

4) cordoli particolarmente aggressivi in curve veloci, come la Curva 4 di Silverstone, teatro della maggior parte delle rotture, che non a caso hanno interessato la gomma posteriore sinistra".

Pirelli ribadisce anche come le forature di Silverstone siano un fenomeno diverso dagli episodi di delaminazione avvenuti nei primi Gp della stagione, ma smorza sul nascere le polemiche, per bocca del direttore Motorsport, Paul Hembery: "Diversamente da alcune interpretazioni tengo a sottolineare la collaborazione che stiamo ricevendo dai team, dai piloti, dalla FIA e dalla FOM. In nessun modo intendiamo essere polemici né attaccare nessuno. Ci siamo assunti le nostre responsabilità come emerge dal comunicato stampa. Non avendo il pieno controllo di tutti gli elementi che impattano sull'utilizzo degli

pneumatici abbiamo bisogno del contributo di tutti. In questo senso stiamo ricevendo supporto da tutti i soggetti coinvolti, a cui va il nostro ringraziamento”.

Ad ogni modo, a partire dal Gran Premio di Germania, in programma domenica, Pirelli fornirà pneumatici posteriori con l'anima in kevlar al posto di quella in acciaio, come quelli già provati nelle prove libere in Canada, che garantiscono temperature d'esercizio più basse di una decina di gradi, con l'aggiunta della cintura 2012. "Anche queste gomme - puntualizza Pirelli - sono asimmetriche e ne sarà quindi vietata l'inversione". I pneumatici anteriori invece saranno invariati.

Poi, dal Gran Premio d'Ungheria sarà introdotto un pneumatico completamente nuovo e simmetrico. Le nuove coperture uniranno struttura, costruzione e cintura del 2012 alle mescole 2013. Le specifiche dei nuovi pneumatici saranno messe a punto dal 17 al 19 luglio a Silverstone, in un'apposita sessione di test dedicata ai top driver nell'ambito del programma di test dei giovani piloti. Ai piloti ufficiali, secondo la FIA, sarà permesso di lavorare solo sullo sviluppo delle gomme e non sarà consentito loro di testare eventuali miglioramenti delle vetture. In cambio del via libera, la FIA ha chiesto a Pirelli garanzie sul fatto che gli episodi di Silverstone non si ripetano.

“Gli episodi di Silverstone - ha commentato Paul Hembery - hanno reso urgenti quei cambiamenti dai noi già proposti, che introdurremo dalle libere di venerdì prossimo in Germania. E' importante sottolineare la disponibilità della Federazione, della FOM, dei team e dei piloti nel contribuire a trovare soluzioni immediate al problema. In particolare, l'introduzione di test invernali, concordati con FIA, più adatti anche allo sviluppo delle gomme, oltre alla possibilità di condurre test durante la stagione con vetture del campionato in corso, contribuirà a garantire pneumatici con sempre maggiori caratteristiche di sicurezza e performance. Ribadisco che il prodotto 2013, utilizzato nel modo corretto, è totalmente sicuro. L'esperienza di Silverstone ci porta però a chiedere di avere pieno accesso ai dati in modo da assicurare il corretto sviluppo e utilizzo di gomme così sofisticate come quelle che ci hanno richiesto e in grado di assicurare prestazioni così elevate (assicura tempi sul giro più bassi di oltre due secondi in media). In attesa che cambi il regolamento, reintroduciamo quindi pneumatici di più semplice gestione”.



Settimana intensa per Pirelli, nell'occhio del ciclone per le forature avvenute a Silverstone e sotto minaccia di boicottaggio da parte dei piloti. Per risolvere la questione, dal prossimo Gp di Germania verrà utilizzata la struttura in kevlar nei pneumatici PZero, mentre dal GP d'Ungheria questi saranno completamente nuovi.



© riproduzione riservata  
pubblicato il 3 / 07 / 2013