



POWER IS NOTHING WITHOUT CONTROL

**PIRELLI, UNA SERIE DI CONCAUSE HANNO CONTRIBUITO
ALLE ROTTURE DI SILVERSTONE: MONTAGGIO INVERTITO DELLE GOMME
POSTERIORI, PRESSIONI BASSE, CAMBER SPINTI E CORDOLI ALTI**

**PNEUMATICI 2013 NON METTONO A RISCHIO LA SICUREZZA
SE UTILIZZATI IN MANIERA CORRETTA**

**PER SVILUPPO E GESTIONE DI PNEUMATICI SOFISTICATI COME QUELLI 2013
E' INDISPENSABILE L'ACCESSO AI DATI DI ESERCIZIO DELLE GOMME.
CHIESTO IL CAMBIAMENTO DEL REGOLAMENTO**

**CONCORDATI CON FIA TEST INVERNALI E DURANTE LA STAGIONE ADATTI
ALLO SVILUPPO GOMME**

**IN GERMANIA SI CORRERA' CON LE GOMME POSTERIORI CON CINTURA
IN KEVLAR GIA' TESTATE IN CANADA**

**DALL'UNGHERIA NUOVO RANGE DI PNEUMATICI, CHE UNIRA' LE STRUTTURE 2012
ALLE MESCOLE 2013 E CHE SARANNO PROVATI A SILVERSTONE DAI TOP DRIVERS
CON VETTURE DEL CAMPIONATO IN CORSO NELL'AMBITO DEL TEST
DEI GIOVANI PILOTI**

**HEMBERY: "QUANTO ACCADUTO A SILVERSTONE CI RAMMARICA.
FONDAMENTALE PER LA GESTIONE DI GOMME COSI' EVOLUTE AVERE ACCESSO A
DATI COME TEMPERATURE, PRESSIONI E CAMBER. IN ATTESA DEL NUOVO
REGOLAMENTO UTILizzeremo GOMME DI PIU' FACILE GESTIONE"**

Pirelli Tyre Press Office
Ph. +39 02 6442 4270 – pressoffice@pirelli.com – www.pirelli.com



Milano, 2 luglio 2013 – Pirelli, dopo un’attenta analisi degli pneumatici utilizzati durante la gara di Silverstone, 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.

Gli unici problemi verificatisi prima di Silverstone erano legati esclusivamente alla delaminazione che era fenomeno totalmente diverso. Pirelli si era impegnata a risolvere la delaminazione proponendo a tutti i team di adottare le gomme sperimentate in Canada e che avrebbero dovuto fare il proprio esordio in gara proprio a Silverstone. La delaminazione è stata poi risolta da Pirelli con prove di laboratorio, introducendo una banda adesiva in modo da assicurare un miglior incollaggio tra battistrada e carcassa. Il

Pirelli Tyre Press Office
Ph. +39 02 6442 4270 – pressoffice@pirelli.com – www.pirelli.com



problema della delaminazione non è quindi in alcun modo collegabile alle rotture verificatesi nel Gp di Gran Bretagna.

Alla luce di tali risultanze, Pirelli sottolinea che:

- 1) l'inversione tra le gomme è una pratica che è stata sottovalutata da tutti, in primis da Pirelli che non ne ha impedito l'adozione;
- 2) parimenti, il sottogonfiaggio e i camber spinti, sui quali Pirelli non ha controllo, sono scelte che in certe condizioni possono rivelarsi pericolose. A tal fine Pirelli ha chiesto alla FIA che in futuro i relativi parametri siano oggetto di puntuale verifica. La società ha proposto, inoltre, che l'applicazione di tali parametri sia controllata da un proprio delegato;
- 3) coerentemente a quanto sempre affermato dalla società il range di pneumatici 2013, se utilizzato in modo corretto, non mette a rischio la sicurezza dei piloti, ma presenta tutte le caratteristiche di sicurezza richieste da FIA.

Alla luce di quanto appurato risulta quindi essenziale che l'utilizzo di pneumatici così sofisticati e prestazionali come quelli forniti per il 2013 sia regolato e strettamente controllato da Pirelli stessa, che per assicurarne l'ottimale funzionamento ha necessità di ricevere dai team in tempo reale tutti i dati fondamentali quali pressioni, temperature e angoli di camber. In attesa dell'introduzione di una regolamentazione che consenta al produttore di pneumatici l'accesso a tali informazioni, fondamentali per lo sviluppo e la gestione in gara di pneumatici così sofisticati, per garantire al massimo la sicurezza delle prossime gare, Pirelli propone a FIA, FOM, team e piloti:

- 1) la fornitura per il Gp di Germania dell'evoluzione delle gomme 2013, la cui affidabilità è stata già sperimentata nelle prove libere in Canada e che rappresenta la risposta ottimale alle caratteristiche tecniche del tracciato del Nurburgring. In particolare, i set di gomme posteriori che saranno forniti per il Gran premio di Germania di domenica 7

Pirelli Tyre Press Office
Ph. +39 02 6442 4270 – pressoffice@pirelli.com – www.pirelli.com





luglio sono caratterizzati da una costruzione in kevlar, che sostituisce l'acciaio delle attuali strutture, e dalla reintroduzione della cintura 2012, in modo da assicurare la massima stabilità e tenuta. Considerato che anche queste gomme sono asimmetriche, sarà espressamente vietata l'inversione. Gli pneumatici anteriori resteranno, invece, invariati.

2) A partire dal Gran premio d'Ungheria e per le gare successive, l'introduzione di un nuovo range di pneumatici. Le nuove gomme saranno a struttura simmetrica e con caratteristiche tali da garantire la massima sicurezza anche nelle attuali condizioni, ovvero senza la disponibilità per il fornitore dei dati indispensabili per il corretto funzionamento di gomme più sofisticate, quali quelle 2013. I pneumatici che saranno impiegati dal Gp d'Ungheria uniranno le caratteristiche delle strutture del 2012 alla prestazionalità delle mescole del 2013. In sostanza, le nuove gomme avranno struttura, costruzioni e cinture uguali a quelle che nel 2012 hanno assicurato il massimo della sicurezza e delle prestazioni. Le mescole utilizzate saranno quelle che nel corso del 2013 hanno garantito tempi sul giro più veloci e working range più ampi. Tali specifiche, in accordo con la Federazione, saranno messe a punto insieme con i team con vetture 2013 a Silverstone dal 17 al 19 luglio in una sessione dedicata ai top drivers nell'ambito dei programmati test dei giovani piloti. Tali test contribuiranno allo sviluppo definitivo del nuovo range di pneumatici, dando ai team la possibilità di eseguire l'appropriato settaggio delle vetture.

“Quanto accaduto a Silverstone era del tutto inatteso ed è la prima volta che si è verificato in oltre un secolo di storia sportiva di Pirelli – ha commentato Paul Hembery, direttore Motorsport Pirelli - . Questi episodi, che hanno provocato innanzitutto il nostro profondo rammarico, 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

Pirelli Tyre Press Office
Ph. +39 02 6442 4270 – pressoffice@pirelli.com – www.pirelli.com





POWER IS NOTHING WITHOUT CONTROL

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”.

Copyright-free videos, photos as well as latest media news are available for editorial use from: www.pirelli.com/f1pressarea (registration required).

Follow us on Twitter @Pirelli_Media and @pirellisport or Facebook: Pirelli Motorsport. Please also visit the Pirelli website for more information on the company: www.pirelli.com.

For further information please contact:

Alexandra Schieren +33 607 03 69 03 alexandra.schieren@pirelli.com
Anthony Peacock +44 7765 896 930 anthony@mediaticaworld.com

**

Francescopaolo Tarallo +39 334 684 4307 francescopaolo.tarallo@pirelli.com
(Head of Product and Motorsport Communication)

Pirelli Tyre Press Office
Ph. +39 02 6442 4270 – pressoffice@pirelli.com – www.pirelli.com

