

In seguito alle analisi tecniche effettuate nei giorni scorsi sui pneumatici di Spa, Pirelli comunica che:

1) Le verifiche effettuate su tutti i pneumatici utilizzati a Spa hanno confermato l'assenza di problemi strutturali. Pirelli ha eseguito analisi approfondite sui materiali utilizzati e sui processi produttivi, attraverso diverse metodologie di test e controlli.

L'analisi microscopica, effettuata su un buon numero di pneumatici dopo le seconde prove libere, non aveva riscontrato segni di fatica o problemi d'integrità. Lo stesso risultato è stato confermato anche per le coperture usate in gara, sezionate e analizzate a Milano. Alcune delle coperture usate in gara sono state sottoposte in laboratorio a un ulteriore test di affaticamento, superandolo e confermando che in pista non vi è stato alcun 'degrado' o 'problema' strutturale. Dall'inizio del 2015 sono state utilizzate, anche su piste molto severe come Sepang (Malesia), Barcellona e Silverstone, 13.748 coperture slick. Non sono mai stati riscontrati dei problemi a conferma della solidità del prodotto.

2) Gli eventi di Spa sono quindi riconducibili a fattori esterni uniti all'utilizzo prolungato dei pneumatici in uno dei circuiti più severi del campionato. Il primo fattore è testimoniato dal totale di 63 tagli sul battistrada, causati da detriti di piccola dimensione, a seguito dei numerosi incidenti verificatisi durante le gare che hanno preceduto il GP di F1. Nei precedenti 15 eventi (10 gare e 5 sessioni di test) si era evidenziata una media di soli 1,2 tagli ad evento. Tutto ciò indica l'anomalo stato di pulizia della pista e quindi l'elevata probabilità di incontrare un detrito.

Se un detrito (anche piccolo, di carbonio o di altro materiale particolarmente resistente) penetra e taglia le diverse parti strutturali di un pneumatico (ovviamente impiegato ad alta velocità e a maggior ragione se utilizzato in modo prolungato) senza perforarne la carcassa, determina un meccanismo di rottura che può essere differente da quello conseguente alla normale foratura, che avviene con la perdita di pressione, e dà invece origine al tipo di evento verificatosi sul pneumatico di Vettel.

Nel caso di Rosberg, invece, dove l'utilizzo era inferiore, il pneumatico ha resistito, come mostrano chiaramente le immagini, e il cedimento non è stato istantaneo. Per 4 curve è stato ben visibile un filamento della struttura interna del pneumatico fuoriuscito dal battistrada che segnalava l'esistenza del danno e l'avviato processo di logoramento del pneumatico. Sempre durante il GP di Spa (tra prove libere e gara) anche nel caso di altri piloti, sono stati riscontrati tagli provocati dai detriti che hanno danneggiato la costruzione senza che il pneumatico subisse il cedimento.

3) Sabato a Spa, al termine delle qualifiche, stante l'eccezionale numero di tagli riscontrati su pneumatici, Pirelli aveva segnalato a FIA la particolare condizione del circuito chiedendone la pulizia oltre che la comunicazione ai team. FIA aveva provveduto tempestivamente a far pulire il circuito e ad avvisare le squadre.

Per garantire maggiore sicurezza, Pirelli proporrà alla FIA uno studio per ottimizzare i criteri di pulizia delle piste.