

dallara

MAGAZINE

Nr. 34
Anno 2014

PUBLISHED
BY DALLARA

Periodico regolarmente registrato presso il Tribunale di Parma (n.16, 03/09/2010)

THE PURSUIT OF EXCELLENCE



RENAULT RS01

LA SUPER GT FRANCESE CHE
FA SOGNARE ANCHE PROST
È NATA DALLA COLLABORAZIONE
CON GLI INGEGNERI DI VARANO

INDY LIGHTS

LA SERIE CADETTA DELLA INDYCAR
SI RILANCIAMO GRAZIE
ALLA NUOVA DALLARA IL-15
SCOPRIAMOLA INSIEME



ROSETTA

LA SONDA SPAZIALE CHE HA
AGGANCIATO LA COMETA
UTILIZZA ANCHE UNA TECNOLOGIA
MESSA A PUNTO DAI TECNICI
DELLA FACTORY DALLARA

MOTORSPORT ACADEMY

EXPERIS MOTORSPORT E DALLARA INSIEME
PER FORMARE LE FUTURE "MENTI" DELLE CORSE
MONDIALI E RILANCIARE LA MOTOR VALLEY EMILIANA



Indy Lights

Nata per sedurre

DALLARA USA È SEMPRE PIÙ PARTE INTEGRANTE DEL MONDO DELLE CORSE AMERICANE, E IL PROGRAMMA PER IL RILANCIO DELLA INDY LIGHTS LA VEDE AL CENTRO GRAZIE ALLA PROGETTAZIONE DELLA NUOVA MONOPOSTO PER IL CAMPIONATO 2015. STEFANO DE PONTI CI GUIDA ATTRAVERSO LA NASCITA, LO SVILUPPO E LA CONSEGNA DELLE VETTURA – CHE IL PROMOTER DAN ANDERSON HA DEFINITO 'SEXY CAR' - RACCONTANDOCI COME SI È DIPANATA LA COLLABORAZIONE FRA LE DUE SEDI DELLA FACTORY. UN RINNOVATO DIALOGO FRA AMERICA E EUROPA CHE STA SEDUCENDO ANCHE TEAM DI GRANDE TRADIZIONE COME CARLIN MOTORSPORT

Il conto alla rovescia verso la stagione 2015 della Indy Lights, la serie cadetta della IndyCar, è ormai partito. In questi giorni e poi a gennaio sono in calendario gli ultimi test, a inizio primavera partirà il campionato, organizzato da Dan Anderson, e per il quale oltre Atlantico c'è molta attesa. Con Stefano De Ponti, il direttore delle operazioni Usa di Dallara, scopriamo come si è sviluppata la collaborazione fra Varano e Indianapolis e cosa ci dobbiamo attendere da una categoria che punta ad un deciso rilancio. «Le parti strutturali, le più importanti per la sicurezza del pilota, come la monoscocca e il musetto vengono realizzate dalla Dallara in Italia – ci spiega De Ponti - gli altri componenti invece vengono prodotte fatte negli Stati Uniti: un po' qui da noi e per circa un terzo da fornitori locali, soprattutto nello stato dell'Indiana. Dallara Usa è una realtà in fondo ancora giovane ma ci stiamo strutturando ed è già operativa un'area dove vengono realizzate le parti in composito attrezzata con autoclave, forno,

tavolo da taglio, modelliera e carpenteria». Il responsabile del progetto è Antonio Montanari, la cui intervista potete leggere più avanti, a Indianapolis ha agito una interessante 'task-force' italo-americana, se così si può dire. «Qui a Indianapolis – continua De Ponti - ho coinvolto un ingegnere, Alex Timmerman, che agisce da referente tecnico di Dallara Usa. E' lui che dialoga con il project leader Montanari e funge da interfaccia americana per quanto riguarda il customer service con i clienti Indy Lights e con i promotori. Abbiamo coinvolto anche Owen Snyder, che oltre ad essere il cognato di Steve Kinser, il Michael Schumacher delle Sprintcars, ha anche vinto due Indy 500 come 'crew chief' con Al Hunser jr e Eddie Cheever. Snyder ha curato tutta la parte dell'assemblaggio, quella tecnica-logistica dei pezzi. Considerando poi controllo qualità, amministrazione e logistica in totale qui negli Usa sono state coinvolte quattro persone». Un impegno importante, per Dallara,

quello relativo al rilancio della Indy Lights, perché l'azienda italiana è ormai guardata come un esempio di eccellenza dal mondo delle corse made in Usa. «Quando disegniamo un nuovo prodotto cerchiamo di ottenere sempre il miglior rapporto qualità-prezzo», analizza De Ponti. «In America Dallara è coinvolta in prima linea sotto il profilo del customer service: non abbiamo distributori che fanno servizio di ricambi, la nostra è una relazione diretta con i clienti: se qualcosa non va siamo quindi noi i diretti interessati che devono risolvere i problemi. E' un aspetto che a Dallara sta molto a cuore perché chi vive nel mondo delle corse americane ha una sensibilità diversa da quella europea. Qui piace un po' a tutti intervenire sul prodotto, giocando sul filo dei regolamenti. Noi dobbiamo fare in modo che la macchina abbia una qualità considerevole e soprattutto sia sicura. E visto che la qualità ha comunque un suo prezzo, la nostra sfida è cercare di contenere i costi. Anche negli States, a causa della crisi mondiale, circolano



di concepire le corse in America è diverso rispetto all'Europa. L'americano tendenzialmente è conservativo, se trova un prodotto che va bene lo porta avanti per anni e anni. C'è meno sviluppo e innovazione tecnologica rispetto all'Europa, ma è un modello di business che funziona».

Anche dal punto di vista dei piloti la Indy Lights rappresenta una opportunità interessante, che si discosta dal progetto originale della serie. «Lo spirito Indy Lights, quando nacque nel 2002 - la macchina precedente è stata consegnata dal 2002 fino all'ultima stagione di quest'anno - era di 'carpire' piloti delle categorie Sprintcar per portarli verso le monoposto e la Nascar. Per una serie di motivi questa impostazione non ha avuto successo. Grazie a un promoter esterno come Dan Anderson, ora la categoria si sta reindirizzando. E' un buono strumento per imparare la tecnica delle gare sugli ovali - non dimentichiamo che la gara principale IndyCar è la 500 di Indianapolis - e per familiarizzarsi con le piste americane in generale, che sono molto diverse da quelle europee per layout, asperità, tipo di asfalto. Diciamo che con l'ingresso di Carlin viene riscoperto la strada americane alle corse. L'approccio classico era: in America si corre sugli ovali, ci sono i muretti, ci si fa male. Non dimentichiamo però che la Indy Lights è la seconda categoria più veloce al mondo, con medie da 185-189 miglia orarie per gare di un'ora. Un buon pilota di Indy deve saper guidare a velocità sostenute con 15-16 macchine macchine che ti passano a destra e sinistra. Bisogna sapersi anche affidare devi agli 'spotter', il membro del team che sta sulle tribune e che ti indica chi hai a fianco, chi ti sta sorpassando e ti suggerisce la strategia di gara. Questa è una componente che in Europa non esiste, ma arricchisce ancora di più il bagaglio di un pilota». Anche lo sviluppo della Indy Lights ha potuto beneficiare del Simulatore Dallara che è stato inaugurato quest'anno anche nella sua versione americana. «Il Simulatore va molto bene», conferma De Ponti, «In effetti lo stiamo usando molto. In questi giorni è in programma una giornata 'porte aperte' con un modello di vettura a disposizione di piloti e ingegneri Indy Light e Formula Mazda; inoltre il nipote Louis Schwitzer verrà qui per inaugurare targa dedicata a suo nonno». Insomma, Dallara negli Stati Uniti è sempre più impegnata in progetti racing ed extra racing e per gli uomini di De Ponti il lavoro davvero non manca.



Stefano De Ponti, capo delle operazioni Dallara Usa, in compagnia di Al Unser e dell'ing. Andrea Toso davanti al Simulatore inaugurato nella sede di Indianapolis

sempre meno sponsor e soldi. Il motorsport non ha perso interesse a livello generale, ma ora nella ricerca di investitori è in competizione con altre discipline».

La chiave del successo della 'nuova' Indy Lights sta anche nel progetto di una filiera che sappia prendere per mano i piloti americani e svezzarli in vista dell'impegno nella più prestigiosa delle serie a ruote scoperte.

«Tutto ciò che era stato disegnato per la IndyCar e ha funzionato a livello di sicurezza è stato implementato - dove lo consente il regolamento - sulla Indy Lights, che di fatto sotto il profilo della sicurezza è una vera e propria mini IndyCar. Il progetto è gestito da Dan Anderson, costruttore e grande appassionato di corse, che ha ideato quello che qui chiamano "ladder to Indy Car", un programma educativo per piloti, ingegneri meccanici che conduce dalle formule minori fino alla Indy Car. Lui e Tony Cotman, direttore tecnico e direttore di gara per la Indy Lights, nella

realizzazione della monoposto hanno lavorato a stretto contatto con Antonio Montanari e il suo team. Un progetto sicuramente interessante, e meno complicato a livello 'politico' perché non ci sono costruttori coinvolti. Attraverso alcuni rendering abbiamo sottoposto ad Anderson diverse soluzioni, e lui ha scelto quella che ha definito una 'sexy car'. Ne abbiamo già consegnati diversi esemplari, la settimana scorsa ne sono partiti 3-4 per completare primo 'bench' di 10 macchine che dovranno svolgere i test il 16-17 dicembre a Palm Beach».

Il via è in programma il 28 marzo a St. Petersburg, in Florida, e la notizia che anche un team prestigioso come l'inglese Carlin Motorsport sarà della partita rappresenta una certezza in più.

«Prevedo un bello schieramento per la prima gara di St Petersburg», conferma De Ponti «E la presenza di Carlin Motorsport è una buona cosa: significa che ha trovato nell'Indy Lights un buon pacchetto per la sua attività sportiva negli Stati Uniti, e secondo me ha aperto una porta. Il modo



ecco l'Indy



«Più agile e sicura, Indy Lights del futuro»

L'INGEGNER ANTONIO MONTANARI HA SEGUITO PER DALLARA LA PROGETTAZIONE E SVILUPPO DELLA IL-15, LA VETTURA CHE DAL PROSSIMO MARZO DARÀ VITA AD UNA EDIZIONE DEL CAMPIONATO 'CADETTO' DELLA INDYCAR CHE SI PREANNUNCIA INTERESSANTE E COMBATTUTO. CI SIAMO FATTI RACCONTARE DA LUI LA FILOSOFIA E LE CARATTERISTICHE DELLA MONOPOSTO E COME È STATA ACCOLTA DA PILOTI E TEAM



Ingegnere Montanari, ci può raccontare come sarà la nuova IL-15?

Sarà un campionato completamente rinnovato, con nuovi team, tra cui anche presenze dall'Europa. La Indy Lights era una serie minore con una vettura ormai vecchia di tredici anni e chiaramente aveva perso ormai gran parte del suo fascino e della sua attrattiva. C'era bisogno di un forte restyling e soprattutto di allinearsi ai più moderni standard di sicurezza. La vettura è un grande passo avanti rispetto alla precedente. L'esperienza acquisita con la nuova IndyCar è stata molto importante e trasferita interamente in questo

progetto. Di fatto si può dire che sia una IndyCar in miniatura. Con un peso di poco sopra ai 600 Kg e 450 cavalli con ulteriori 50 tramite il sistema "push-to-pass" e paddle shift, siamo sicuri che potrà dare grande spettacolo e formare piloti per il passaggio alla serie maggiore».

In che cosa si differenzia da una monoposto europea?

«In apparenza sono abbastanza simili, il regolamento di sicurezza è però quello della IndyCar, in quanto correrà anche su ovali, in cui le dinamiche di gara sono ben diverse da quelle dei tracciati europei.

La regolazione delle sospensioni è molto più ampia del normale per permettere di settare la vettura per questi tracciati, dove si corre senza differenziale, con pneumatici di diametri differenziati e camber positivo a sinistra, senza però sostituire componenti delle sospensioni in modo da ridurre i costi di gestione. I team ricevono inoltre un semplice kit di trasformazione aerodinamica specifico per gli speedway. Nasce quindi molto più simile alle europee rispetto alla versione precedente, che era stata disegnata per correre solo su ovali ed adattata in seguito agli stradali. Il roll-bar è stato progettato per resistere agli stessi



carichi IndyCar nonostante il peso inferiore della vettura, inoltre i pannelli anti-intrusione laterale in zylon sono stati estesi e il bordo abitacolo alzato secondo gli standard F1 per una ulteriore protezione laterale. Come sulla 'sorella maggiore', l'interno abitacolo è rivestito su tutti i lati da quasi 5cm di polipropilene espanso, lo stesso materiale protettivo che si trova all'interno dei caschi.

Come siete riusciti a integrare e ottimizzare la produzione della monoscocca in Italia e quella di alcuni componenti in Indiana?

«La nostra sede a Indianapolis è completamente operativa e produttiva, quindi l'integrazione non è stata un problema. Il contatto e la comunicazione è costante, con gli attuali sistemi informatici è tutto condiviso in tempo reale ed è quasi come se non ci fosse tutta questa distanza. Per quanto riguarda la produzione ci siamo divisi i compiti dall'inizio, le sospensioni e parte dei componenti in composito sono già prodotte nella nostra sede ad Indianapolis e soprattutto per quanto riguarda i componenti di maggior consumo, contiamo di spostare sempre più la produzione dei ricambi in Dallara LLC per migliorare l'efficienza e il servizio al cliente».

L'abitacolo è identico a quello della serie maggiore?

«La monoscocca è molto simile come forma, le dotazioni di sicurezza sono le stesse. Abbiamo, d'accordo con Andersen Promotions, adottato la stessa omologazione nonostante le prestazioni inferiori: la sicurezza prima di tutto! La cosa interessante è che la forma interna dell'abitacolo e l'abitabilità sono esattamente le stesse tra le due, quindi se un pilota avesse occasione di fare un test sulla serie maggiore deve solamente portarsi il sedile che calzerà perfettamente in entrambi i telai. Questo è senza dubbio un forte vantaggio e un'ulteriore attrattiva».

Qual è stato l'apporto del Simulatore?

«Il simulatore sicuramente darà un grande aiuto. L'implementazione del modello è pronta. Tristan Vautier e Josef Newgarden hanno contribuito a validarlo e svilupparlo dando un feedback importante confrontandone la risposta con il reale comportamento della vettura in pista. Sarà disponibile da prima che i team mettano in pista la vettura per la prima volta ed è quindi una grande risorsa. E' un grande aiuto, soprattutto con una macchina completamente nuova e come si è detto in altre occasioni non solo per i piloti, ma anche per gli ingegneri e per tutto il team. Sfruttarlo appieno sta tutto alla fantasia di chi lo utilizza».

Cosa è emerso dagli ultimi test? Quali sono stati i feedback dei piloti? E quelli dei team?

«La nuova Indy Lights è stata da subito molto veloce, e il feedback dei piloti molto positivo fin da subito. La sentono decisamente più leggera e più agile della precedente, più reattiva agli input del pilota. Il programma di test è iniziato con un piccolo shakedown nel circuito di Putnam Park vicino ad Indianapolis, per poi proseguire per tutto il mese di Agosto con Tristan Vautier e Conor Daly, il chilometro percorso è stato l'equivalente di una stagione e senza problemi. Il programma di test si è concluso il 6 settembre con Scott Dixon, James Hinchcliffe e Gabby Chaves che sull'ovale di Indianapolis ha battuto il record della vettura precedente.

L'accoglienza da parte dei team è stata ottima sin dalla presentazione a Maggio ai piedi della Pagoda in occasione della 500 Miglia di Indianapolis. Durante i test si sono sempre alternati i team in visita per assistere ed avere informazioni tecniche. L'interesse è stato sempre molto alto, siamo molto contenti anche perché ha coperto tutte le aspettative della serie».

Quando verranno consegnate le vetture?

«Le prime dieci vetture sono già state consegnate ai team a partire dal 14 novembre, e altre sono pronte o in viaggio in questo momento. Tutto è pronto per i test e per la prossima stagione. Per ora hanno confermato dodici team, noi e i nostri colleghi americani stiamo lavorando a stretto contatto con i loro per dare tutto il sostegno e l'assistenza possibile per preparare le vetture».

Cosa prevede la "road map" da qui alla prima gara?

«C'è tanto fermento e lavoro di preparazione ora, ci saranno poi diversi test a gennaio e febbraio a Palm Beach, Homestead e Barber, sia su circuiti stradali sia ovali. Il calendario della prossima stagione prevede 16 gare, la prima a St. Petersburg il 28 marzo, e sinceramente non vedo l'ora!».



La nuova Indy Lights
il giorno della presentazione
in occasione della
500 Miglia di Indianapolis



I campioni Dallara 2014



INDYCAR

Dream Power

Finalmente c'è riuscito. E l'emozione è stata tanta che sul podio di Fontana, dove con un nono posto si è assicurato matematicamente il titolo 2014 della IndyCar, **Will Power** è scoppiato a piangere. Il 33enne australiano per anni ha inseguito con tutte le sue forze quel traguardo, spesso complicandosi da solo la vita e 'scornandosi' con avversari di calibro assoluto come Ryan Hunter-Reay e Dario Franchitti. La sua ambizione da bambino era di suonare la batteria in una rock band, ora può sperare di bissare il titolo a bordo della sua Dallara all'interno di un team blasonato come quello di Roger Penske. Anche quest'anno ha rischiato di gettare via un'occasione preziosa con gare scriteriate (Pocono, Sonoma, Houston, St Petersburg, Barber...) o anonime (Indianapolis, dove ha comunque rimediato una penalità) anche se a Detroit ha fatto felice il suo team principal nella gara di casa. Per lui il consuntivo parla di 3 vittorie e 7 podi ma soprattutto di un sogno realizzato.





I campioni
Dallara 2014



INDY LIGHTS

Martello Chaves

Costanza e caparbia: queste le qualità che hanno consentito a **Gabby Chaves** di assicurarsi il titolo 2014 della Indy Lights. In testa al campionato sin dai primi appuntamenti della stagione, il driver colombiano ha in effetti chiuso a pari punti con Jack Harvey, il suo accanitissimo rivale, giungendo secondo alle sue spalle nella gara di Sonoma, ma grazie ai sei secondi posti ottenuti a bordo della sua Dallara ha regalato il trofeo, il primo di grande rilievo nella storia del team, al patron Brian Belardi. Il 21enne di Bogotà ha corso anche in Italia, classificandosi 10° nel 2010 con Eurointernational nella nostra F.3, ma nel 2012 ha risolcato l'Atlantico per gareggiare nello Star Mazda Championships, chiudendo al secondo posto. Quest'anno per lui 4 vittorie in totale e soprattutto 11 podi, di cui 8 consecutivi nelle ultime 8 gare che testimoniano della sua invidiabile tenuta mentale.





I campioni
Dallara 2014





GP2

Dietro Hamilton c'è Palmer

Figlio d'arte – suo padre è l'ex driver inglese di F.1 Jonathan Palmer – **Jolyon Palmer** è uno dei piloti più interessanti della sua generazione, e il nuovo campione della GP2. Il titolo lo ha conquistato a Sochi, con una gara di anticipo rispetto al calendario, aggiudicandosi gara 1: è il primo inglese a salire sul trono della GP2 dopo Lewis Hamilton (2006) e questo indubbiamente è di buon auspicio. Al volante della Dallara del team Dams Palmer del resto aveva iniziato alla grande la stagione, facendo segnare la pole nella prima gara della stagione in Bahrain, dove si era aggiudicato gara 2 guadagnando subito la testa della classifica che non ha più ceduto fino al termine del campionato. Per lui in totale quattro vittorie, tre pole, dodici podi e sette giri veloci e il record di punti per la categoria: davvero il suo 2014 avrebbe difficilmente potuto essere migliore.



GP3

Lynn, da Londra con

Come Lewis Hamilton in F.1 e Joylon Palmer in GP2, anche il campione della GP3 in questo 2014 è inglese, anzi, per la precisione londinese. Si chiama **Alex Lynn**, e ha guidato la Dallara del team Carlin al trionfo diventando così il successore di Esteban Gutierrez, Valtteri Bottas, Mitch Evas e Daniil Kvyat: tre dei suoi quattro predecessori sono approdati in F.1, un buon viatico per le speranze di Alex. Classe 1993, in forza al programma junior della Red Bull (come il neopilota Toro Rosso Kvyat), Lynn è un driver preparato e intelligente che ha iniziato a lasciare il segno l'anno scorso aggiudicandosi la classica di F.3 a Macao. Quest'anno ha chiuso con tre vittorie - la prima al debutto sul Circuit de Catalunya - due pole, otto podi e due giri veloci. Peccato per la mancata vittoria sul circuito di casa, a Silverstone, ma la sua solidità e continuità di rendimento lo ha ripagato. Di lui sentiremo parlare.



rigore





I campioni
Dallara 2014



RENAULT 3.5

Sainz non è più junior

Un campione annunciato, figlio del "leone" dei rally, Carlos Sainz, ma che per trovare la sua strada nel mondo delle corse ha scelto la pista e le ruote scoperte. **Carlos Sainz Jr** (anche se ora quel junior non comparirà più) è il più giovane vincitore nella storia delle World Series 3.5 by Renault, il primo uscito dal programma formativo della Red Bull. Un successo importante, che arriva dopo quello colto nel 2011 nel campionato Renault Nec e dopo anni di alterne fortune fra F.3 britannica, F.3 europea e in GP3. All'ultima gara era arrivato molto teso, inquieto per il futuro in F.1 che era diventato più opaco dopo l'ingaggio di Max Verstappen da parte della Toro Rosso, ma è riuscito comunque a portare a fine la sua "missione" al volante della Dallara targata Dams, rintuzzando gli assalti di Roberto Mehri. Per lui un bilancio quasi "monotono" di 7 vittorie, 7 pole, 7 podi e 6 giri veloci e la sicurezza raggiunta di un sedile l'anno prossimo in F.1, proprio alla Toro Rosso. Per la gioia di papà Carlos senior.





I campioni
Dallara 2014



F.3 FIA EUROPEAN CHAMPIONSHIP

Ocon, debuttante di successo

Campione al debutto. Non capita spesso. **Esteban Ocon** è riuscito a vincere il difficilissimo FIA F.3 European Championship nella sua prima stagione disputata con la Dallara-Mercedes del team italiano Prema e battendo nella graduatoria finale Tom Blomqvist e Max Verstappen. Francese di origini spagnole, il ragazzo che fin dai tempi del karting è stato catturato ed allevato dal programma Junior Lotus, ha disputato un'annata esaltante. Arrivato dalla F.Renault 2.0 dove ha corso due anni sbalordendo fin dalla sua prima apparizione per risultati e prestazioni, Ocon si è adeguato rapidamente alla guida richiesta dalla Dallara di F.3 dimostrandosi metodico, preciso nei collaudi, veloce nel giro secco in qualifica e con un passo gara spesso insostenibile per gli avversari. Nelle 33 gare disputate, Ocon ha tagliato il traguardo per primo in nove occasioni, ma quello che ha fatto la differenza è stata l'incredibile serie di piazzamenti a punti: diciotto volte. Che sommate ai nove successi fa ventisette corse concluse a punti. Ocon si è laureato campione con una prova di anticipo sul finale di campionato ed ha anche partecipato alla gara internazionale di Macao, ma è stato molto sfortunato rimanendo coinvolto in un incidente con Blomqvist. Ora Ocon è pronto al salto in GP2 con la Dallara-Renault del team Dams. Ad Abu Dhabi è stato tra i migliori nei test collettivi e sul circuito del Medio Oriente ha anche potuto provare la Lotus F.1. Qualche settimana prima aveva guidato la Ferrari F.1 del 2012 a Fiorano come premio per aver vinto il titolo FIA F.3.





I campioni
Dallara 2014





EUROFORMULA OPEN

Stuvik il pioniere

La sua era divenuta una missione. Dopo il secondo posto nel campionato F.3 Open del 2013, **Sandy Stuvik** è rimasto fedele alla italiana RP Motorsport di Fabio Pampado per tentare di conquistare quel titolo sfuggitogli per un nulla lo scorso anno, battuto da Ed Jones. Il thailandese è subito stato il punto di riferimento per gli avversari della categoria monomarca (organizzata dalla spagnola GTSport) che utilizza Dallara-Toyota e che nel frattempo ha cambiato nome in Euroformula Open. Con undici vittorie nelle sedici gare in calendario sparse in tutta Europa, è chiaro che per gli altri c'era ben poco da fare. E così Stuvik è divenuto il primo thailandese a vincere un campionato per monoposto internazionale, un vero record per questo ragazzo di 19 anni che nel post stagione si è dato da fare parecchio provando altre tipologie di vetture Dallara: prima quella a motore Zytek della World Series Renault, poi quella a spinta dal Renault della GP2. Pensa in grande Stuvik, ora lo aspettano palcoscenici ancora più importanti.





Una "belva",

DALLARA HA SVILUPPATO IN COLLABORAZIONE CON RENAULT LA NUOVA, BELLISSIMA RS01. UNA GT CON PRESTAZIONI CHE SI AVVICINANO A QUELLE DI UNA FORMULA O DI UNA LMP1, CON UNA AERODINAMICA FAVOLOSA E DOTAZIONI DI SICUREZZA ASSOLUTE. DESTINATA AD ESSERE DOMATA DAI MIGLIORI PILOTI E IN GRADO DI ACCONTENTARE ANCHE I GENTLEMEN DRIVER. CE NE PARLA L'INGEGNER PIGNACCA, CHE HA CURATO IL PROGETTO



ma per tutti

Design di grande impatto, più di 500 cavalli di potenza, freni superperformanti, cambio a sette marce: la Renault RS01 è lo stato dell'arte delle Silhouette GT. Ingegnere Pignacca, ci racconta come è nato il progetto?

«Posso dire senz'altro che si è trattato di un progetto nato dal classico foglio bianco, concepito a partire da pochi e chiari obiettivi e questo è senz'altro un bel vantaggio. Renault ci ha chiesto di sviluppare una vettura che fosse dal punto di vista delle performance a metà strada tra un GT3 ed una DTM, pronta per essere usata per gare endurance. Molti

contenuti, quali il motore, il cambio ed i freni facevano già parte di un bel pacchetto di specifiche concepito dal cliente. L'insieme di tali caratteristiche se da un lato ci ha fatto capire che il prodotto che avremmo sviluppato sarebbe stato davvero fantastico, dall'altro apriva per noi grandi sfide: la vettura avrebbe dovuto essere leggera, dotata di un'ottimale ripartizione dei pesi e soprattutto di una aerodinamica che potrei definire "da urlo"».

Quali sono le performance più significative della vettura, anche dal punto di vista aerodinamico?

«Come ho appena detto l'aerodinamica è certamente uno dei punti di forza della vettura oltre che una dinamica veicolo ottimizzata per il pneumatico. L'insieme delle due cose è stato concepito per rendere la vettura molto veloce ma guidabile anche da piloti non necessariamente professionisti. 1700kg a 300 km/h, due numeri che fanno capire a colpo d'occhio il livello straordinario di downforce raggiunto. Questa aerodinamica permette alla RS01 di raggiungere agevolmente i 3g di accelerazione laterale e longitudinale, valori più simili ad un Formula o ad una LMP che ad una GT».





Quali sono state le richieste di partenza della Renault? E quale la sfida progettuale più difficile da raccogliere?

«Il tempo sul giro in alcune piste di riferimento ed il rispetto dei vincoli stilistici imposti dal centro stile. Due cose che per definizione non vanno d'accordo. A rendere tutto molto più complicato ma allo stesso modo più affascinante è che le forme esterne di una vettura da corsa sarebbero state sviluppate per così dire a quattro mani, cosa alquanto rara nel motorsport: il centro stile Renault ed il nostro reparto di aerodinamica, senza cedere a nessun compromesso. Lo stile avrebbe dovuto mantenere le sue linee fondamentali e la alta performance, non faceva parte dei parametri negoziabili. A pari merito nella classifica delle sfide raccolte aggiungerei il tempo di sviluppo: siamo partiti dal foglio bianco durante l'ultima settimana di febbraio ed il primo prototipo è sceso in pista l'ultima settimana di agosto. Sei mesi dall'idea al prodotto: a raccontarlo sembra incredibile ma siamo riusciti a farlo diventare realtà».

Per sviluppare il progetto quali sono state le tecnologie Dallara utilizzate?

«Distinguerai tecnologie usate per lo sviluppo prodotto e quelle usate per la realizzazione del

prodotto. Dal punto di vista dello sviluppo prodotto abbiamo fatto uso massiccio della modellazione 3D che in questo caso ha avuto una ulteriore evoluzione intesa come accrescimento della sua importanza nelle diverse fasi dello sviluppo del prodotto: per esempio anche durante il montaggio del primo prototipo il digital mock-up vettura, disponibile direttamente in officina, veniva aggiornato in tempo reale per far fronte a tutte le modifiche necessarie, in modo che progettazione e montaggio fossero sempre allineati e coerenti tra loro (cosa fondamentale per un progetto sviluppato in 6 mesi). Poi, ovviamente gli altri strumenti fondamentali sono stati il CFD (Computational Fluid Dynamics) per lo sviluppo aerodinamico e termico della vettura e l'intensivo uso delle simulazioni FEA (Finite Element Analysis) per la delibera virtuale di tutti i componenti vettura. Dal punto di vista del prodotto: i compositi in diverse forme: fibra di carbonio, fibra di vetro, kevlar dominano senz'altro la scena tra tutte le tecnologie usate».

Il design è davvero interessante: ci può spiegare ad esempio come nasce il disegno delle fiancate?

«L'aspetto finito delle fiancate non è stato



Renault RS01

Monoscocca in carbonio Dallara
Motore Nismo V6,
24 valvole da 3799 cm³
Potenza massima: 500 cavalli
Coppia massima: 600 Nm
Cambio Sadev sequenziale a 7 rapporti
Pneumatici Michelin 30/68 R18 (AV)
e 31/71 R18 (AR)
Lunghezza: 4710 mm
Larghezza: 2000 mm
Altezza: 1116 mm
Peso 1100 Kg
Velocità massima: 300 Km/h



stravolto rispetto ai primi concept che il centro stile Renault ci ha mostrato. Però effettivamente la fiancata è uno dei punti caratteristici della vettura: l'intera fluidodinamica è pensata in modo da ottimizzare i flussi sotto il fondo vettura, di cui una parte di questi alimentano i due intercooler che si trovano proprio ai fianchi. Per far sì che questo delicato equilibrio funzioni abbiamo dovuto limare ed ottimizzare ogni singolo millimetro del primo CAS (Computer Aided Style, così gli stilisti chiamano il loro 3D). Il risultato è straordinario sia dal punto di vista delle performance che dello stile (ma questa è solo una mia opinione). Potrei dire che una delle nostre capacità è stata quella di sfruttare i temi stilistici valorizzandoli per raggiungere il massimo delle performance».

Il richiamo, nella sigla, alla monoposto di F.1 del '77, la prima alimentata turbo, è casuale o indica una "discendenza"?

«Non è assolutamente casuale, c'è molta voglia in Renault di marcare l'importanza della nuova RS01, la prima vettura Renault Sport a ruote coperte non derivata da alcuna vettura stradale, richiamando una vettura altrettanto rivoluzionaria come la F1 RS01»

La RS01 è destinata a correre all'interno del calendario delle World Series Renault 3.5: fra i due progetti c'è stato uno scambio di tecnologie, materiali, soluzioni?

«Come in ogni progetto Dallara il livello di condivisione tra i prodotti è abbastanza rilevante. Anche in questo caso pur trattandosi di una vettura a ruote coperte, più simile ad una GT, esiste una forte parentela con le vetture di tipo sport/formula».

Quali sono i punti forti della RS01 dal punto di vista della sicurezza?

«Le richieste di Renault in termini di sicurezza sono state alquanto esplicite e chiare tanto quanto per le performance. La vettura è dotata di una cellula di sicurezza (monoscocca più 'safety cage' in acciaio), di un muso anteriore e di una struttura di crash posteriore a specifica Le Mans Prototype. Inoltre è dotata di pannelli anti intrusione laterali, requisito richiesto da poco solo per la categoria LMP1. La sicurezza fa parte di uno requisiti fondamentali per Renault: la vettura deve garantire i massimi standard possibili».

I più bravi e fortunati piloti che la guideranno avranno la possibilità di seguire un programma di addestramento per il GT giapponese e addirittura per la 24 Ore di Le Mans: in che cosa la RS01 è utile per addestrare piloti pro e gentlemen a sfide del genere?

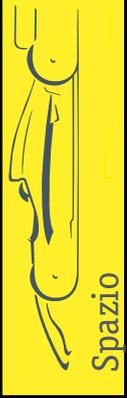
«La vettura ha un livello di carico aerodinamico ed in generale di grip che permettono di raggiungere accelerazioni laterali ben al di sopra delle vetture GT3. Questo consente al pilota della RS01 di prepararsi per vetture Le Mans, DTM o Super GT giapponese. Inoltre con grande sorpresa (la vettura in questi mesi è in fase di sviluppo in pista) anche i gentlemen che hanno potuto guidare la RS01 hanno dimostrato una ottima capacità di essere veloci e soprattutto una tenuta fisica ottimale: per cui direi che la RS01 è una ottima categoria per aspirare alle vetture Le Mans, DTM e Super GT sia per i professionisti che per i gentlemen».

Alberto Bassi



«La Renault Sport RS01 è una vettura da corsa spettacolare, con lo spirito puro di una GT. Promette belle sensazioni alla guida. Per le sue caratteristiche sportive di alto livello, la Renault RS01 illustra le grandi qualità della Renault Sport, e la sua capacità di sviluppare macchine da corsa che rivelano i futuri campioni della GT o dell'Endurance».

Alain Prost



Rosetta

uno sprint fra le stelle

IL 12 NOVEMBRE È AVVENUTO IL "TOUCH-DOWN" DELLA SONDA LANCIATA OLTRE DIECI ANNI FA DALL'AGENZIA SPAZIALE EUROPEA ALLA CACCIA DELLA COMETA "67P/CHURYUMOV-GERASIMENKO". ANDREA TOSO, CHE HA GUIDATO IL TEAM DI TECNICI E INGEGNERI DELLA DALLARA CHE HA COLLABORATO ALL'IMPRESA, REALIZZANDO IL TRAPANO ELETTRONICO INCARICATO DI PERFORARE LA SUPERFICIE DELL'OGGETTO CELESTE, CI RACCONTA COME È NATA E COME SI È SVILUPPATA QUESTA STRAORDINARIA AVVENTURA

Andrea, stavolta ci occupiamo di cose davvero fuori... dal mondo. Del resto siamo entrambi abbastanza adulti, diciamo così, per ricordarci di quando negli anni '60 e '70 si parlava di "corsa allo spazio". Ci racconti cosa è la missione Rosetta?

«Nell'immaginario collettivo le comete sono oggetti celesti misteriosi, portatori di sventura o fatti epocali, studiati dagli astronomi fin dal tempo dei caldei; le comete non sono pianeti ma riaffiorano quasi dal nulla nella geografia del sistema solare; una cometa e la sua coda di luce, causata dai detriti che perde quando si avvicina al sole riempie il cielo, poi ritorna nelle oscurità profonde. Sì, le comete un po' inquietano i nostri ritmi giornalieri. L'idea alla base della missione è semplice e intrigante perché nasce dalle necessità e dell'intelligenza. "Less is more" è uno slogan spesso usato in ambito sportivo ed è molto adatto per descrivere questa avventura.

Negli anni 2000 il programma spaziale americano era in auge con gli Shuttle, la

stazione spaziale, le prospettive di arrivare su Marte. Al contrario, l'Agenzia Spaziale Europea (ESA) e le sue affiliate tra cui l'ASI (Agenzia Spaziale Italiana) era povera di finanziamenti perché le varie nazioni erano e sono spesso divise su tutto. ESA cercava un'idea forte per giustificare un'impresa nuova e mettere alla prova la cultura scientifica europea. L'idea di fondo era: non possiamo andare su Marte, non possiamo sviluppare un sistema di satelliti geostazionari... è possibile andare su una cometa con poche risorse economiche e grazie all'ingegno dei nostri bravi scienziati? Da lì è partita la scintilla. Il Politecnico di Milano, ed in particolare il Dipartimento di Ingegneria Aerospaziale guidato dalla professoressa Amalia Ercoli Finzi, si è proposto come guida scientifica, ha trovato prima l'appoggio dell'ASI, poi il consenso dell'ESA. Una società del settore, di nome Tecnospatio, ora ribattezzata Galileo Selex, ha ricevuto l'incarico di coordinare tempi, costi e specifiche dell'intero progetto e trovare aziende con esperienza nel settore dei compositi e dei

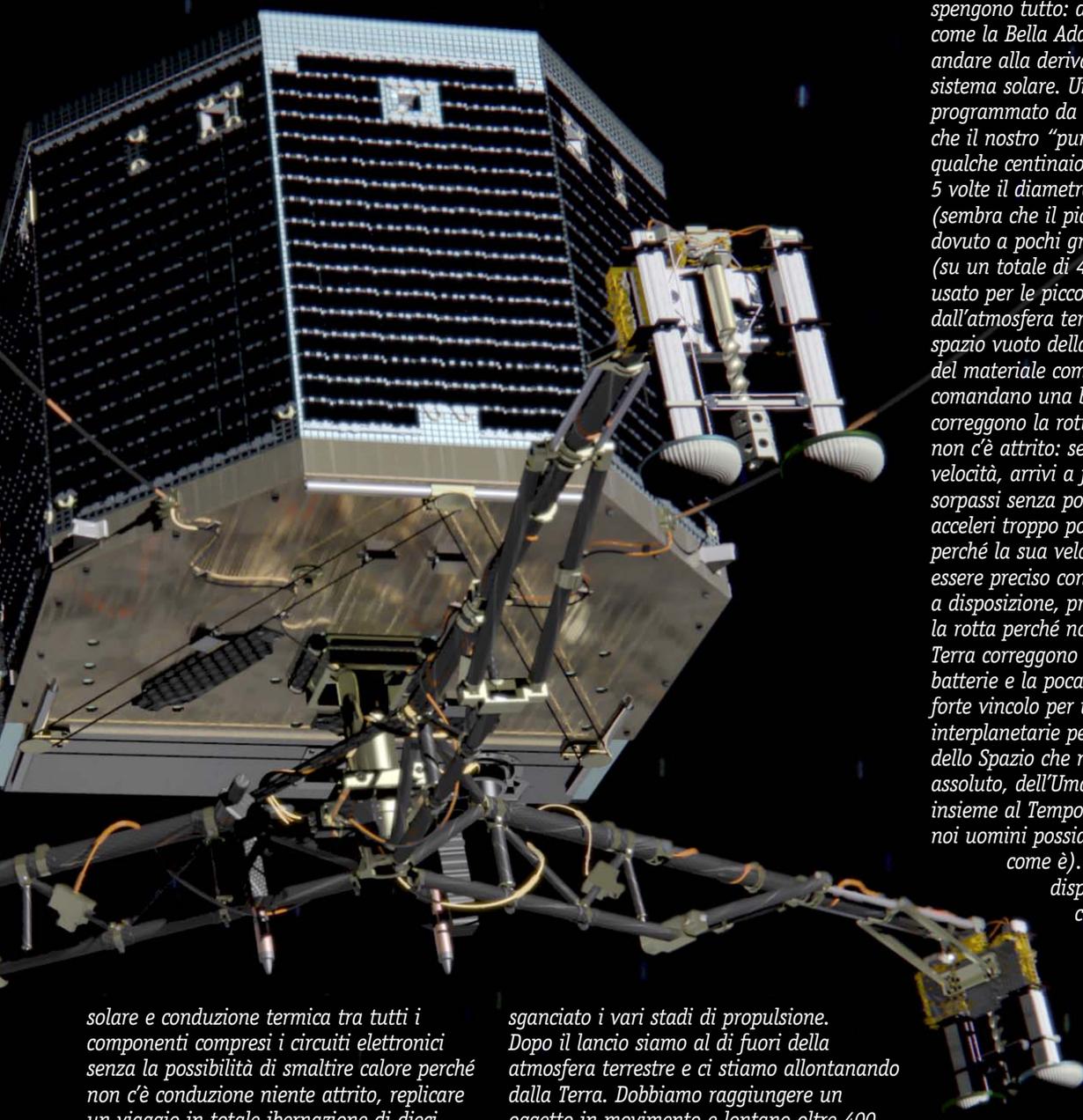
materiali leggeri (trasportare anche solo un grammo ad una distanza di 400 milioni di chilometri costa se consideri che la luce ci impiega oltre 20 minuti). Tecnospatio ha cercato tra le aziende del Motorsport perché questo settore è il più contiguo a quello Spazio in quanto i materiali, i controlli qualità, le lavorazioni sono simili al più solo

semplificati. E così insieme a tante altre aziende, hanno trovato Dallara. Onestamente non siamo stati la prima scelta: Ferrari declinò la richiesta perché troppo impegnata nel campionato Formula 1».

Bellissima e affascinante sfida, soprattutto per chi ha avuto come eroi d'infanzia da una parte Thor Heyerdahl e dall'altra Neil Armstrong. Che problemi progettuali pone una avventura del genere?

«Ovviamente la sfida tecnica è stata soprattutto mentale! Immagina di svolgere un esperimento mentale, senza un laboratorio che possa riprodurre tutte e insieme le condizioni reali in cui l'oggetto deve operare: vuoto quasi assoluto, temperatura e pressione prossime allo zero, irraggiamento





solare e conduzione termica tra tutti i componenti compresi i circuiti elettronici senza la possibilità di smaltire calore perché non c'è conduzione niente attrito, replicare un viaggio in totale ibernazione di dieci anni durante i quali la sonda viaggia alla completa deriva nelle profondità oscure del sistema solare, persone al centro di controllo missione che cambiano con gli anni... Ovviamente prima del lancio si sono condotte prove molto impegnative di "qualificazione": vibrazioni violente per simulare la fase di lancio, prove in camera ipobarica e criogenica e altre più dettagliate con varie iterazioni perché non tutto funzionava al primo tentativo».

Allora immaginiamo di essere Rosetta, e di essere in viaggio...

La missione è partita dalla base ESA nella Guyana (a nord del Brasile, vicino all'equatore) con un normale razzo Ariane, che ha spinto Rosetta fuori orbita dopo aver

sganciato i vari stadi di propulsione. Dopo il lancio siamo al di fuori della atmosfera terrestre e ci stiamo allontanando dalla Terra. Dobbiamo raggiungere un oggetto in movimento e lontano oltre 400 milioni di chilometri, una distanza pari a 10000 volte il diametro della Terra. Cosa facciamo? Puntiamo dritto al bersaglio mobile? No. Non abbiamo motori, non abbiamo batterie. Allora sfruttiamo la bellezza e la sostanza del Creato, cioè la massa propria dei pianeti: è l' "effetto fionda". Prendiamo il un viaggio un po' alla lontana, circa 1,2 miliardi di chilometri per raggiungere un obiettivo lontano solo 400 Milioni di chilometri (tanto la dimensione tempo è abbastanza relativa, dobbiamo solo arrivare). Puntiamo sul pianeta più vicino che è Marte, percorrendo una traiettoria iperbolica che sfrutti il suo campo gravitazionale per accelerare cambiando direzione; dopo Marte torniamo verso la terra e sfruttiamo di nuovo l'effetto fionda,

sempre aumentando la velocità, poi di nuovo intorno a Marte. A quel punto da Terra spengono tutto: dormiamo per dieci anni come la Bella Addormentata e ci lasciamo andare alla deriva negli abissi profondi del sistema solare. Un anno fa il risveglio programmato da un "orologio" e scopriamo che il nostro "punto-nave" è sbagliato di qualche centinaio di migliaia chilometri: circa 5 volte il diametro della terra, un'inezia! (sembra che il piccolo errore di rotta sia stato dovuto a pochi grammi di differenza di peso (su un totale di 400 kg) sia del carburante usato per le piccole correzioni in uscita dall'atmosfera terrestre sia per la perdita nello spazio vuoto della resina dei pre-impregnati del materiale composito). Da Terra comandano una breve accensione e correggono la rotta. Ma nello spazio vuoto non c'è attrito: se acceleri troppo aumenta la velocità, arrivi a fianco alla cometa e la sorpassi senza poter tornare indietro; se acceleri troppo poco la cometa si allontana perché la sua velocità è maggiore. Quindi devi essere preciso con la minima energia che hai a disposizione, preciso ma pronto a correggere la rotta perché non puoi pianificare tutto. Da Terra correggono la rotta centellinando le batterie e la poca idrazina dei razzi (c'è un forte vincolo per tutte le missioni interplanetarie per limitare l'inquinamento dello Spazio che non solo è patrimonio assoluto, dell'Umanità e di tutto il Creato, ma insieme al Tempo è condizione stessa perché noi uomini possiamo conoscere il Creato così come è).

Messi in assetto, dispieghiamo i pannelli solari come la nascita di una crisalide, raccogliamo "goccia a goccia" la luce del sole (a 400 milioni di chilometri il sole illumina davvero poco) e con queste gocce riorientiamo le antenne per comunicare con la

Terra, avviamo le apparecchiature fotografiche e gli impianti di bordo. Immagina di guidare un'automobile nel vuoto e nel buio assoluti, di avere una vaga idea di dove devi arrivare, senza autonomia di scelta ma eseguendo le istruzioni che ricevi da lontano, di segnalare al guidatore dove sei e di ricevere le istruzioni dopo circa un'ora... Be', un po' di ansia ti viene.. Da gennaio scorso fino a luglio ci avviciniamo progressivamente alla cometa fino ad arrivare a circa 30 km. Da luglio a ottobre in quattro mesi le nostre macchine fotografiche rilevano l'intera superficie della cometa che - sorpresa! - si presenta con una forma tutt'altro che circolare: è un tubero, una specie di nocciolina americana lunga 4 chilometri: valli, crateri e piccoli monti. Da



Spazio



Terra cercano una "pianura" per far scendere la sonda: il sito di "ac-cometaggio" è scelto e il 12 novembre avviene il contatto con la superficie. La sonda è sganciata dal modulo – madre e arriviamo sulla superficie della cometa: non c'è gravità e rischiamo di rimbalzare via per sempre, abbiamo degli arpioni meccanici precaricati che devono perforare la superficie (senza sapere la durezza e la consistenza che avrà. Sarà ghiaccio o sarà basalto?). Ancorati alla superficie, è iniziata la fase della missione che riguarda Dallara: tra i numerosi esperimenti ottici, elettrici e magnetici c'è quello che riguarda il trapano che abbiamo progettato e costruito in Dallara. La punta cava del trapano penetra nel suolo e la sua filettatura interna estrae schegge e piccoli campioni di suolo cometario e li porta tramite condotti in alcuni "fornetti" collegati ad una "giostra" per svolgere più esperimenti, infine inviamo i dati a terra. La sonda è piccola ed abbiamo un'autonomia di circa 60 ore per svolgere tutti gli esperimenti che consumano le nostre poche energie, poi le batterie si esauriranno per sempre: come la fioritura dell'agave che esplose nella sua massima bellezza e funzionalità prima della morte».

Affascinante, davvero. Che velocità raggiunge una sonda di questo tipo? Che tipo di motore la spinge?

«Nello spazio devi usare quello che hai e portarti dietro tutto quello che ti servirà per

tutta la durata della missione perché non c'è nessun angelo custode che ti venga ad aiutare: "Out there, it is better to have in your back pack whatever you need to survive and work" (John Aldrin). L'alternativa è ricostruire sul posto quello che ti serve con il materiale che hai, inclusi gli scarti (ti ricordi il film Apollo 13?) È un po' come una ciurma di marinai in mezzo all'oceano, troppo lontani dal porto, che deve riparare la nave: non può ricostruire tutto altrimenti la nave affonda ma deve sempre riparare qualcosa perché tutto si degrada, così la nostra vita e la nostra identità. Se non hai nulla con cui riparare la nave estrai dal vuoto intorno a te qualcosa (e lì viene in aiuto come dal nulla il sole e la sua luce che è energia e vita)».

Quali sono i materiali e le tecnologie più interessanti che utilizza?

«Tra i materiali più interessanti ne ricordo due: il Vespel, autolubrificante: la punta del trapano quando penetra nella superficie della cometa produce attrito e non puoi permetterti il lusso di portare nello zaino il grasso perché dopo dieci anni nel vuoto assoluto di grasso non rimane traccia. Un altro è l'Invar, un materiale particolare che ha un coefficiente di dilatazione termica nullo. Ritorniamo con il pensiero a Rosetta, per anni siamo esposti per una metà al sole e per l'altra metà allo spazio nero e profondo, senza l'Invar i nostri due lati si dilatarebbero in modo diverso e quindi si

deformano; queste dilatazioni possono innescare vibrazione termo-strutturali e compromettere la precisione delle antenne di comunicazione con la base di controllo, ridurre l'efficienza dei nostri pannelli solari con cui raccogliere le gocce di luce fino a provocare vibrazioni catastrofiche e il collasso (questo era proprio l'argomento della mia tesi di Laurea in Ingegneria Aerospaziale!)».

Che ricadute – scientifiche, tecnologiche, ma anche filosofiche - può avere secondo te oggi sulla nostra vita quotidiana l'esplorazione dello spazio?

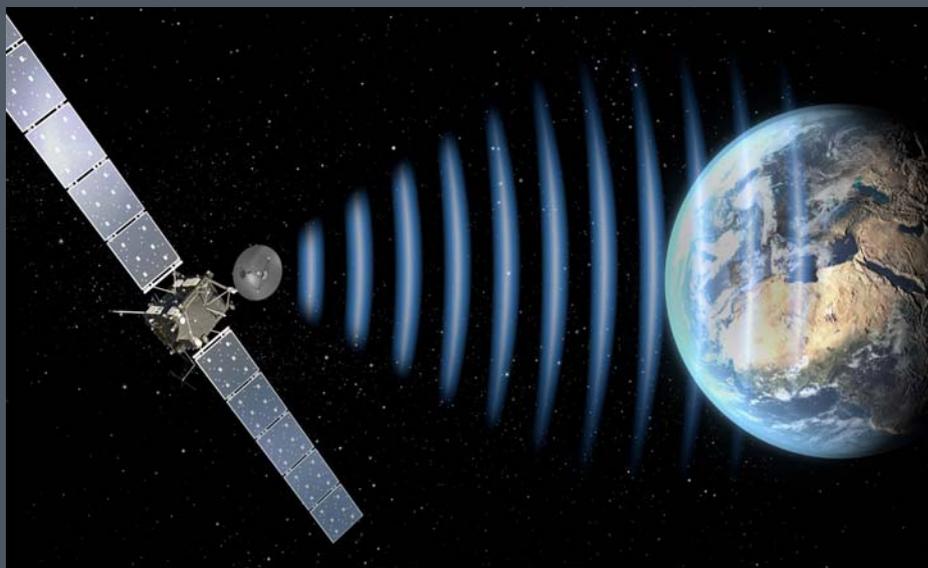
«Vedi, ci sono essenzialmente due principi che ci spingono alla conoscenza, il primo ricerca la conoscenza e la verità in sé, come valore non negoziabile, per soddisfare una curiosità pura e potente; l'altro principio ricerca la conoscenza come valore strumentale, per usare la conoscenza al fine di migliorare la condizione della vita umana. Entrambi i principi sono validi, ciascuno di noi è orientato più verso l'uno o verso l'altro. Cosa spinse Ulisse ad abbandonare figlio, padre, moglie: l'ardore/ ch'ì ebbi a divenir del mondo esperto/e de li vizi umani e del valore;/ma misi me per l'alto mare aperto sol con un legno e con quella compagna picciola da la qual non fui diserto/(...) e volta nostra poppa nel mattino, de' remi facemmo ali al folle volo/ infin che l mar fu sovra noi richiuso

Quale era il suo piano? Tornare di là dal mondo con nuove tecnologie e nuove conoscenze da usare come vantaggio competitivo? Ulisse sapeva che non sarebbe più tornato».

Motorsport e ingegneria aerospaziale sono da sempre molto legati: vogliamo analizzare meglio in che modo?

«Il nostro equipaggio di "marinai Dallara" che ha progettato e costruito il trapano era molto snello: abbiamo lavorato a questo programma nelle ore di lavoro straordinarie. Il responsabile della produzione, Italo Montanari, ora in pensione, uomo dal grande senso pratico di cui mi ricordo sempre le metafore del mondo contadino applicate all'esplorazione spaziale, un giovane progettista mago delle superfici ora padre di due bambini, un bravissimo meccanico, un ingegnere tirocinante ed io, nessun manager: interessante. Ci gestivamo da soli tra tanti altri progetti così urgenti e così importanti che adesso... non ne ricordo più nessuno. Questo progetto del "trapano spaziale" invece era delicato e sobrio, con un così profondo respiro del tempo che forse resterà nella memoria del genere umano come un atto coraggioso di conoscenza; come Galileo che osò scrutare la luna e i pianeti per scoprire che questi non erano perfetti e sferici come pretendevano per dogma di fede i filosofi e i teologi; come Werner von Braun che dopo gli anni terribili in Germania dedicati allo sviluppo della micidiale V2 fu accolto dagli americani e, grazie alla sua esperienza con i missili strumenti di morte, addirittura guidò il programma spaziale per conquistare la Luna».

A un ingegnere come te viene mai la tentazione di progettare una vettura da corsa tele-guidabile come una astronave?
«Forse avevo questa tentazione, o meglio



questa presunzione, vent'anni fa quando pensavo che i meriti dei successi in una gara fossero principalmente da ascrivere agli ingegneri. Poi ho avuto la possibilità di guidare una piccola monoposto nei corsi di pilotaggio di Henry Morrogh e mi sono reso conto che il pilota è quasi tutto. Una vettura da corsa teleguidata non è una vettura da corsa, ma solo un videogioco che interessa solo chi gioca e annoia gli altri. Anche dietro la missione Rosetta ci sono i piloti: sono gli uomini del centro di controllo di Darmstadt, il Politecnico di Milano e tanti altri. Rosetta da sola non rappresenta nulla, è solo un oggetto perso nello spazio».

Sugli schermi è uscito il kolossal americano "Interstellar", che parla della ricerca di un habitat alternativo alla terra a grandissima distanza da noi. Oggi disporremo di una tecnologia adatta a questo compito?

«La tecnologia c'è, ovviamente; manca il sogno. Scriveva Emily Dickinson una bellissima poesia: Per fare un prato basta

un filo d'erba e un'ape.

Un filo d'erba e un'ape.

E un sogno. Un sogno può bastare.

Se le api sono poche.

Se pensi che l'uomo ha camminato sulla Luna quasi cinquant'anni fa, senza super computer, Internet, GPS, carbonio, processori real-time, cosa potremmo fare oggi? Cercare un habitat alternativo significa che dobbiamo scappare da qui, che abbiamo distrutto il nostro stesso mondo, che lo abbiamo riempito di rifiuti e l'abbiamo reso nocivo a noi stessi. Pensa all'isola di Pasqua, un'isola così lontana dal continente che non c'è possibilità di comunicare con nessuno: gli abitanti hanno distrutto tutti gli alberi e tutti i prati per spostare idoli di pietra fino alla morte di tutti. Ora estendi l'isola di Pasqua al mondo e ritrovi la stessa dinamica: siamo un mondo limitato e finito; ci conviene averne cura, "conserviamo quello che non possiamo generare"».

Perché, allora, questa missione?

«Perché solo andando indietro nel tempo capiamo chi siamo e possiamo usare la fionda per avanzare verso il futuro. Da soli con i nostri mezzi non arriveremo mai. Se ci basiamo solo sulla forza di remi dopo un po' ci stanchiamo; se alziamo la vela e la sappiamo governare, voliamo nel vento e arriviamo dove vogliamo. Le comete, così come gli asteroidi sono i detriti di collisioni che risalgono al tempo della formazione del sistema solare. Se dall'analisi dei campioni di suolo cometario si troveranno aminoacidici, ammoniaca sotto forma di ghiaccio secco o composizioni di cristalli primordiali che ritroviamo qui sulla nostra Terra, allora capiremo meglio la sostanza delle stelle, del Cosmo (che significa letteralmente il Bello Eterno) e di noi stessi. "Noi siamo fatti della stessa sostanza delle stelle!"».

**Andrea Toso
e Stefano Semeraro**





NELLA NUOVA SEDE LA EXPERIS MOTORSPORT, DIVISIONE SPECIALIZZATA DI MANPOWER, SI OCCUPERÀ DI FORMARE E COLLOCARE NELLE AZIENDE E NEI TEAM INGEGNERI E TECNICI ALTAMENTE QUALIFICATI. LO STRUMENTO SARANNO QUATTRO CORSI DI ALTO LIVELLO CHE SFRUTTERANNO IL SIMULATORE, LA GALLERIA DEL VENTO E PERSONALE DELLA DALLARA AUTOMOBILI, PRINCIPALE PARTNER DELL'INIZIATIVA. ACCANTO ALL'ALTO LIVELLO ANCHE UN CORSO DI RIQUALIFICAZIONE PROFESSIONALE PER RILANCIARE LA MOTOR VALLEY EMILIANA

Motorsport Academy, nasce la scuola del talento

Una Motorsport Academy che formi ingegneri e tecnici altamente qualificati e li collochi sul mercato, sia quello internazionale sia quello emiliano-romagnolo, per rispondere alle esigenze delle aziende e rilanciare la Motor Valley italiana. Un sogno? No, una realtà dal prossimo 23 dicembre, quando verrà inaugurata a Maranello la nuova sede della Experis Motorsport, la divisione di Manpower, dove ci si occuperà proprio di questo: formare e "consegnare" alle aziende del motosport i talenti di cui hanno bisogno e che spesso faticano a trovare. Lo strumento saranno quattro corsi semestrali (aerodinamica, disegno cad, dinamica veicoli e power unit) che partiranno fra fine marzo e primi di aprile e avranno come protagonisti le strutture e i tecnici della Dallara, partner di rilievo dell'iniziativa. «Non ho esitato un secondo a scegliere come partner la Dallara», spiega Luca Giovannini, modenese di Maranello, 12 anni passati alla Ferrari e oggi direttore di Experis Motorsport e della Motorsport Academy. «Perché alla base c'è un'intesa sui valori: al primo posto vengono le persone, che devono avere spessore,

ideali, dedizione e passione per il mondo in cui lavorano. Concetti condivisi da Andrea Pontremoli e Filippo Di Gregorio». Il progetto di Experis Motorsport del resto parte da uno delle linee guida che da sempre muove la Dallara Automobili: l'innovazione. «Fino a pochi anni fa i team e le aziende ci chiedevano persone di comprovata esperienza», continua Giovannini. «Ora le cose stanno cambiando. Anche in F.1 regolamenti sempre più stretti e budget ben precisi hanno reso appetibili anche figure che non provengono direttamente dal motorsport, ma che hanno altre competenze, che sanno pianificare e contenere i costi con un approccio più industriale, senza per questo perdere l'estro e l'artigianalità che è propria di questo settore. Così mi sono chiesto: perché devo dannarmi per trovare professionalità che sul mercato non ci sono, mentre invece nel giro di tre anni posso formarle, e per giunta proprio come vogliono i miei clienti? Così è nato questo investimento importante, di circa 300 mila euro, per trasformare in realtà un'idea che cambierà modo di fare formazione. Per la prima volta infatti

all'interno della stessa offerta avremo la formazione e il placement, ovvero la collocazione. Oggi chi fa uno non fa altro, mentre un nostro corsista appena mette piede nella Academy diventa un candidato: noi o teniamo sotto controllo, ne verifichiamo gli avanzamenti, e se individuiamo una opportunità di lavoro che potrebbe essere adatta a lui a a fine percorso gliela proponiamo subito e lo mandiamo in visione alle aziende». Classi al massimo di 15-20 persone per corso, con insegnanti di altissimo livello e opportunità di apprendimento che nessun altro può fornire. Soprattutto grazie a Dallara. «I corsi prevedono 140 ore in formula weekend a intervalli bisettimanali. I ragazzi dovranno spaccarsi la schiena per arrivare in fondo, ma chi ce la farà avrà una marcia in più. Gli insegnanti saranno un mix di docenti universitari che già collaborano con aziende e professionalità che già lavorano nel motorsport, e la Dallara ci metterà a disposizione galleria del vento, simulatore e i tecnici per svolgere dei workshop. Ovviamente non possono essere corsi aperti a tutti. L'iter di selezione è molto stringente. Un curriculum va inviato al





Luca Giovannini
direttore di Experis
Motorsport
con Andrea
Pontremoli
AD Dallara

nostro team di ricerca e selezione che poi si occupa del cosiddetto placement. Una volta verificata l'idoneità, avviene il colloquio con un docente e con i rappresentanti di Experis e dei partner. A quel punto verrà definita una classe che sarà forzosamente ridotta, perché alla fine tutti i ragazzi dovranno trovare una collocazione nel motorsport».

L'iniziativa, lanciata al Motorsport, sta raccogliendo un grande successo, con una media di 10 iscrizioni al giorno. Accanto all'alto livello Experis Motorsport curerà anche corsi di qualificazione e riqualificazione del personale, sempre con al centro l'orizzonte del territorio. «Nei prossimi anni – continua Giovannini – investiremo mezzo milione all'anno di

fondi nostri per formare 250 persone a stagione sulle tematiche della Motor Valley. E' la più grande iniziativa privata mai fatta sul territorio. Attraverso la formazione specifica vogliamo tornare a competere con l'Oxfordshire inglese, e Dallara anche in questo ha un ruolo fondamentale di supporto. Non è un caso che per questa attività abbiamo scelto la zona di Parma, Fornovo e Varano, proprio per usare la "leva" della Dallara e delle altre aziende del comprensorio».

Si attiva così un doppio canale: l'alto livello dei quattro corsi della Academy («ma già a partire dal secondo semestre potranno diventare sei, con l'introduzione di tematiche legate all'elettronica...») che dovrà formare tecnici per i team di F.1 e

di altre categoria, ma anche per le sezioni automobilistiche di grandi marchi come Ferrari, Bmw o Renault. E la riqualificazione professionale che dovrà fornire manodopera specializzata per tutte le aziende dell'indotto. «Per realizzare un progetto del genere serviva una grande dose di coraggio», conclude Giovannini. «Ed è incredibile pensare che una idea partorita la scorsa estate vada già a compimento nel giro di cinque mesi. Formazione del talento e investimento sul territorio, questi sono le due direttrici che stanno a cuore sia a noi sia alla Dallara. E come dicevo, per realizzarli partiamo dagli stessi valori».

Stefano Semeraro



Buone feste

dallara