

WS RENAULT 3.5

LA CATEGORIA CHE VIVE DEL CONNUBIO VINCENTE FRA DALLARA E LA CASA FRANCESE SI STA AVVICINANDO SEMPRE PIÙ ALLE PRESTAZIONI DEI CAMPIONATI DI MAGGIOR PRESTIGIO. VITTORIO GHIRELLI, GIOVANE DRIVER ITALIANO CHE IN PASSATO HA CORSO IN GP3, CI SPIEGA LE CARATTERISTICHE DELLA NUOVA VETTURA E L'IMPEGNO CHE SERVE PER PORTARLA AL LIMITE

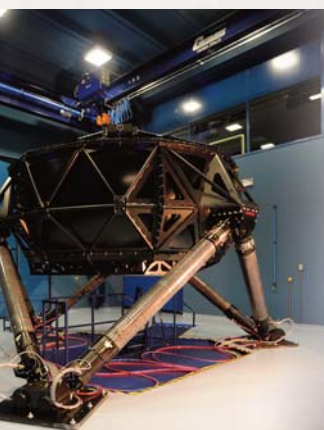
AERODINAMICA

IL FASCINO E LE DIFFICOLTÀ DELLA PROGETTAZIONE, RACCONTATI DA DIALMA ZINELLI, L'INGEGNERE CHE NEL 2008 È STATO GIUDICATO "MIGLIOR AERODINAMICO DEL MONDO". IN UN MOTORSPORT SEMPRE PIÙ VOTATO ALL'INNOVAZIONE TECNOLOGICA, COMPUTER E TALENTO SI FONDONO PER FORNIRE A TEAM E COMMITTENTI IL PRODOTTO PIÙ PERFORMANTE E SICURO, A COSTI VANTAGGIOSI



SIMULATORE

IL FUTURISTICO MACCHINARIO CHE A VARANO È IN GRADO DI RIPRODURRE LE CONDIZIONI IN PISTA CON UNA PRECISIONE AL MILLIMETRO È OGGI IN GRADO DI OFFRIRE AI PILOTI UNA ESPERIENZA DI GUIDA IN TUTTO SIMILE ALLA REALTÀ CON TUTTE LE VETTURE DALLARA. E CON UN DATABASE CHE COMPRENDE I PIÙ IMPORTANTI CIRCUITI DEL MONDO





NEL 1972 A VARANO DE' MELEGARI NASCEVA LA DALLARA AUTOMOBILI. MA IL GIOVANE INGEGNER GIAN PAOLO AVEVA GIÀ ALLE SPALLE ESPERIENZE IMPORTANTI IN FERRARI, MASERATI E LAMBORGHINI, TRE NOMI CHIAVE DELL'AUTOMOBILISMO ITALIANO. PER FESTEGGIARE I QUARANT'ANNI DI VITA DI QUELLA CHE A SUA VOLTA È DIVENTATA UNA GRANDE REALTÀ DEL MOTORSPORT NAZIONALE E MONDIALE, PUBBLICHIAMO UN AFFASCINANTE STRALCIO DELL'INTERVISTA A GIAN PAOLO DALLARA PUBBLICATA ALL'INTERNO DEL VOLUME "E' UNA BELLA STORIA"

Ingegnere, come mai una laurea in ingegneria aeronautica, quando invece si è occupato di automobili?

"All'Università di Parma, dove mi ero iscritto, non c'era il corso di disegno industriale necessario per poter accedere al triennio di ingegneria meccanica e così dopo il biennio passai alla facoltà di ingegneria aeronautica al Politecnico di Milano. Mi appassionai: il corso di aeronautica era più adatto a quello che volevo fare, alle mie predisposizioni e capacità. Pensavo che alla fine sarei approdato all'Aermacchi, studiavo i problemi strutturali degli aerei e altre tematiche. Ma avevo un interesse latente per l'auto sin da ragazzo, perché mio padre, che possedeva un'impresa di

costruzioni stradali, mi portava spesso a seguire le corse. Ricordo i passaggi della Mille Miglia da Parma, o salita al Poggio di Berceto".

Primo impiego: la Ferrari, nel 1959. Non capita a tutti di cominciare così...

"La Ferrari faceva svolgere delle prove alla galleria del vento del Politecnico di Milano. Fu Enzo Ferrari a chiedere a un mio professore se c'era un ragazzo in gamba per la sua azienda. E il professor Bianchi mi segnalò. Io a Maranello ci sarei andato a piedi: con la proposta della Ferrari tutte le altre opzioni vennero cancellate. Entrai come assistente dell'ingegner Chiti. Calcoli, disegni al tecnigrafo, studi sulla dinamica del

veicolo. Non ero coinvolto nelle corse, ma quell'anno andai a Montecarlo pagandomi il treno e il biglietto per il piacere di assistere al gran premio. Ancora adesso mi vergogno per il modo in cui lasciai la Ferrari: non ebbi il coraggio di dire al Commendatore (allora lo chiamavamo così) che sarei andato in Maserati, e gli dissi invece che sarei finito nell'azienda di famiglia. Quando Enzo Ferrari seppe della mia attività in Maserati venne a Varano, incontrò mio padre, e lo convinse che per il mio futuro sarebbe stato opportuno un mio ritorno in Ferrari; però non cambiai idea, anche perché avrebbe significato fare due brutte figure in un mese solo. Da allora, mi sono sempre sentito a disagio negli incontri con il Commendatore, avevo

FORMIDABILI,



un forte senso di colpa. Poi, in occasione di una prova della Ferrari F1 al circuito di Varano, fu lui che mi tolse dall'imbarazzo: si sedette su una panchina davanti casa mia e si mise a raccontare, ai ragazzi e alle persone che si erano raccolte lì attorno, la storia delle sue corse. Mi piacerebbe essere un regista capace di riproporre quei momenti incredibili".

La Maserati, concorrente della Ferrari...

"Adoravo le competizioni e la Maserati nel 1961 mi offrì di dedicarmi a quello che mi affascinava. Mi assunse Giulio Alfieri, che era amico del mio futuro suocero. E improvvisamente mi trovai su un DC6 verso la Florida per la 12 Ore di Sebring. A 25 anni rappresentavo la Maserati,

incredibile! C'erano in gara la Birdcage di Vaccarella e Bonnier e poi la Cooper-Maserati di Bruce McLaren e Roger Penske, che si piazzò quarta. E lì venni definitivamente contagiato dal morbo delle corse, che non mi ha più abbandonato".

Ma due anni dopo cambia ancora e passa alla Lamborghini.

"Sì, perché la Maserati a un certo punto lasciò le gare. Mi chiamò Giotto Bizzarrini, che mi aveva conosciuto in Ferrari. La Lamborghini voleva correre, pensava alla 24 Ore di Le Mans. Però la struttura era troppo piccola per una fabbrica che stava nascendo. Cominciai occupandomi della 350 GT, intesa come telaistica, cambio, impostazione dell'officina. Bob Wallace,

arrivato in Europa con Chris Amon, lavorava in fabbrica e faceva anche i collaudi. Ma i veri collaudatori erano in realtà i clienti. Poi nacque la Miura, il cui primo disegno prevedeva il motore centrale della Mini. Ferruccio Lamborghini aveva l'ambizione dichiarata di realizzare macchine più belle e più veloci delle Ferrari. Inizialmente la carrozzeria doveva farla la Touring, poi subentrò Bertone, pure lui in concorrenza con Pininfarina e la Ferrari. Ricordo che Nuccio Bertone ci portò lo schizzo in fabbrica alla vigilia di Natale: andò bene subito, ne fummo affascinati. E così nacque uno dei fenomeni più importanti dell'automobilismo italiano".

QUEGLI ANNI





TUTTO IL MONDO A PORTATA DI VOLANTE

L'INGEGNER ALESSANDRO MORONI, RESPONSABILE DELL'AVVENIRISTICO STRUMENTO CHE DALLARA METTE A DISPOSIZIONE DI PILOTI, TEAM E CASE COSTRUTTRICI, SVELA GLI ULTIMI "UPGRADE" DEL SIMULATORE DI VARANO. ORA È POSSIBILE TESTARE VIRTUALMENTE TUTTE LE VETTURE DALLARA E NEL DATABASE SONO STATI INSERITI ANCORA PIÙ CIRCUITI, CON UNA PRECISIONE TARATA AL MILLIMETRO. E PER CHI SOFFRE "L'EFFETTO REALTÀ" C'È ANCHE UNA PROCEDURA PER EVITARE OGNI INCONVENIENTE

Ingegnere Moroni, il simulatore Dallara è sempre più apprezzato da piloti e team. Ci può spiegare quali sono le ultime novità?

"Dall'inizio di questa stagione, oltre a GP2 ed IndyCar che erano già presenti, abbiamo inserito tutto il parco vetture Dallara disponibili, tutti i veicoli virtuali: prima Grand-Am, poi F3 in tutte le sue configurazioni di motore e gomme, GP3 e World Series".

Sono aumentati anche i circuiti compresi nel simulatore?

"L'altro grande sviluppo negli ultimi periodi è stato fatto proprio sulle piste

disponibili. Sono state inserite praticamente tutte quelle del campionato GP2 e GP3 ed un assortimento di piste IndyCar, World Series e F3: da Brands Hatch a Sebring, da Indianapolis a Mid-Ohio, da Le Castellet a Lausitzring".

In base a quali esigenze viene deciso l'inserimento di un nuovo circuito? E come vengono acquisiti i dati?

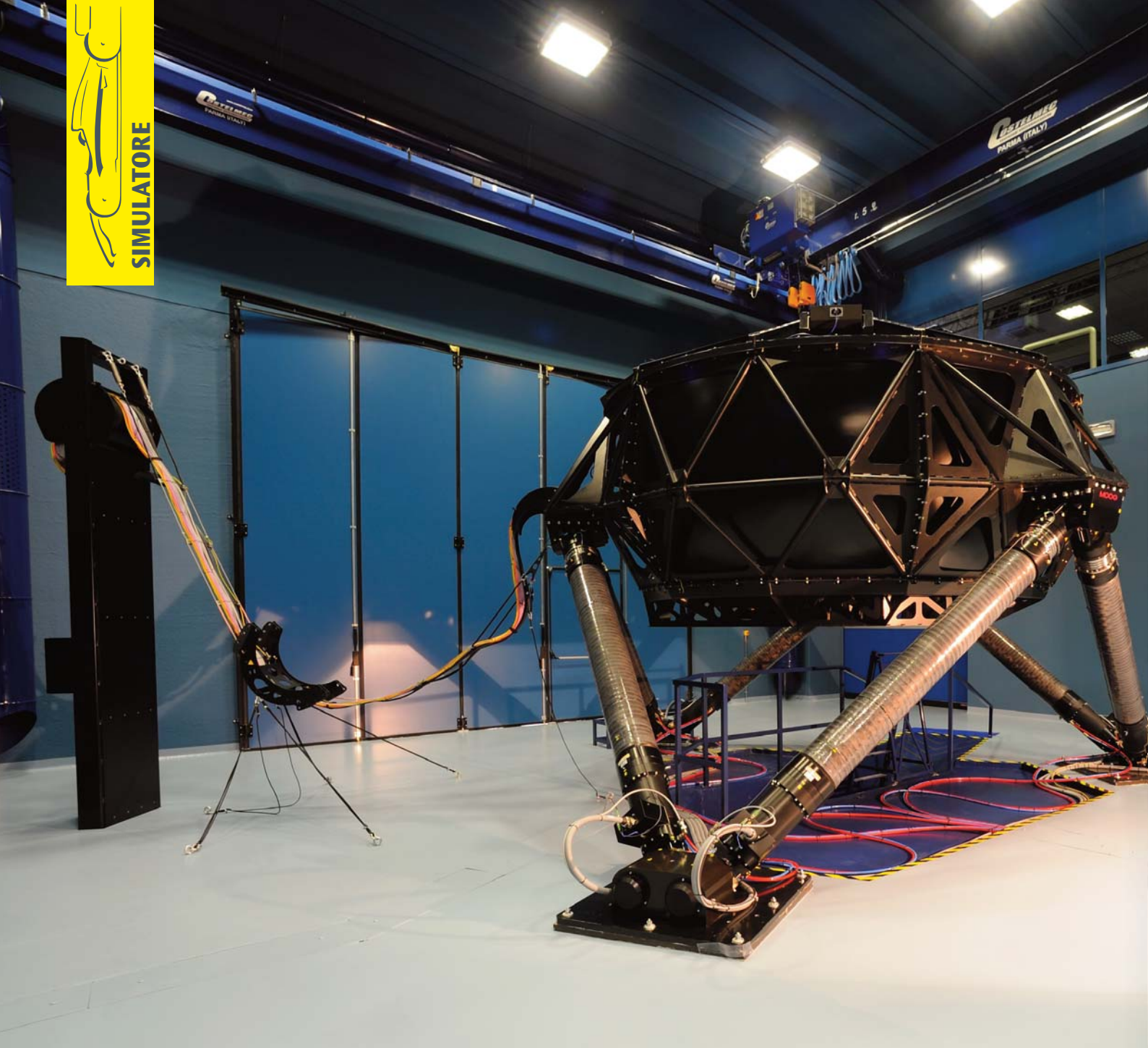
"È deciso in base alla richiesta di team e piloti, così come è stato inserito a seguito di una specifica esigenza, la cui soddisfazione poteva essere strategica per noi. I dati vengono

acquisiti attraverso una scansione con dei laser lungo la pista, insieme a rilievi fotografici e video. Successivamente c'è una parte di modellazione grafica e fisica che facciamo "in casa", con i nostri tecnici, per arrivare alla configurazione finale".

Quanti sono i parametri che vengono inseriti?

"Solo per la vettura sono migliaia, più tutti i parametri che descrivono condizioni e geometria della pista. Tutti questi fattori sono sotto controllo, ovvero tracciabili, analizzabili, ripetibili, archiviabili ecc...".





Fino a che livello vengono registrate le caratteristiche di un circuito? Stato dell'asfalto, asperità, eccetera...

"Le attuali scansioni laser permettono rappresentazioni discrete della superficie della pista con risoluzione fino a qualche millimetro".

È possibile utilizzare il simulatore per "sfidare" altri piloti o confrontarsi con i campioni?

"Il simulatore non è configurato per funzionare simultaneamente ad un altro e permettere a due piloti di guidare e sfidarsi contemporaneamente, anche se la cosa è assolutamente fattibile. Il confronto tipico che viene fatto è quello con i dati acquisiti in precedenti

sessioni e la misurazione della prestazione del pilota con quella dei nostri piloti di riferimento".

Ci sono stati casi di piloti che, ingannati dal realismo del simulatore, hanno reagito come se si trovassero davvero in pista?

"Quello succede regolarmente quando il pilota prova a fare un controllo al limite della vettura. Allo stesso mondo, è successo nell'ovale di Indy quando i piloti reagivano preparandosi ad un eventuale urto come se fossero davvero in pista".

Quanto dura una sessione media per un pilota che voglia acquisire

sicurezza su una monoposto o su un determinato circuito?

"Un pilota che si trova a guidare per la prima volta su una vettura e su un circuito che non conosce impiega mezza giornata per essere in linea con gli altri e avere un livello di confidenza importante. In mezza giornata riesce a percorrere tranquillamente 500-600 km".

Possiamo dare un'idea dei costi?

"Come costi siamo allineati con le altre realtà di simulazione in Italia, seppur la nostra piattaforma rappresenti lo stato dell'arte nei simulatori di guida professionali, allo stesso livello di quelli usati dalle squadre di F1 per sviluppare le proprie vetture".



L'Ing. Alessandro Moroni
al lavoro con il collega
Ing. Filippo Ramaciotti

Chi si “fida” di più del simulatore: i piloti o gli ingegneri dei team?

“Entrambi. Ci sono piloti che vogliono venire prima di ogni gara, così come squadre che vogliono preparare ogni evento, portando i loro piloti da noi. La concezione di base dietro questo simulatore, sin dalla sua ideazione, è che deve essere uno strumento di allenamento del pilota, ma anche per lo sviluppo e la messa a punto della vettura”.

È utilizzato dai grandi OEM del mondo automotive? Se sì, per quali scopi e quali sono i loro riscontri?

“Abbiamo avuto diverse collaborazioni con OEM non solo europei per scopi diversi. Nel mondo delle macchine stradali, il

simulatore è particolarmente apprezzato per la messa a punto di dispositivi elettronici che sono sempre più sofisticati (ABS, ESP, centralina ecc...)”.

È vero che ci sono procedure studiate per evitare il “mal di simulatore”?

“Sì, è vero. Abbiamo messo a punto delle procedure che, nella prima ora della prima sessione di un pilota, permettono di limitare il rischio di nausea, fino ad annullarlo, e consentono a noi tecnici di capire quale sia la migliore movimentazione da dare alla piattaforma, dipendentemente dalle preferenze e percezioni del singolo pilota. Tutti i piloti sono differenti e quindi devono essere diverse le sollecitazioni che

deve trasmettere il simulatore per fargli percepire il limite della vettura”.

In futuro quali altri sviluppi sono previsti? Quali altre categorie e vetture saranno inserite?

“Considerando che le macchine Dallara ci sono tutte, l'aggiunta di nuove vetture dipenderà da richieste particolari di clienti o partner. I prossimi accorgimenti riguarderanno l'aumento dell'immersione del pilota in questa realtà virtuale, tramite dispositivi come ad esempio l'azionamento delle cinture di sicurezza durante la guida per aumentare la percezione della frenata e della curva”.

Alessandro Santini

PROGETTARE È COME DIRIGERE UN'ORCHESTRA

UN INTERESSANTE EXCURSUS NEL MONDO DELLA PROGETTAZIONE, SIA SPORTIVA SIA STRADALE. CE LO REGALA L'INGEGNER DIALMA ZINELLI, PREMIATO COME MIGLIOR AERODINAMICO DEL MONDO NEL 2008 A OXFORD. ECCO COME SI INTEGRANO TECNOLOGIA CAD E GALLERIA DEL VENTO, QUALI SONO LE DIALETTICHE CHE GOVERNANO UN PROGETTO BEN RIUSCITO, E LE DIFFICOLTÀ CHE INCONTRA UN DESIGNER NEL RAPPORTO CON I COMMITTENTI. CON UN OCCHIO ALLA F.1 DEL GRANDE COLIN CHAPMAN E UNO SGUARDO LANCIATO VERSO L'APPASSIONANTE MONDO DEI PROTOTIPI

L'Ing. Dialma Zinelli,
responsabile
dell'aerodinamica in Dallara





Ingegnere Zinelli, ci racconta il suo percorso professionale, dalla laurea al Politecnico di Milano all'Oscar dell'aerodinamica ad Oxford (Race Tech Award) nel 2008, fino all'impegno di oggi?

"Dopo la laurea in ingegneria aeronautica al Politecnico di Milano ed il servizio militare sono entrato subito in galleria del vento in Dallara, dove ho avuto la fortuna di crescere insieme al reparto aerodinamico, che dalle tre persone (me incluso) di fine anni '80-inizi '90 si è portato alle 50 circa di oggi.

E' stato un percorso faticoso ma bellissimo, fatto di esperienze che via via si sono estese a quasi tutte le categorie automobilistiche (vetture stradali incluse) e che ci ha portato ad offrire i nostri servizi alle più prestigiose case automobilistiche. Fondamentale in tutto questo è stata l'azienda e l'Ing. Dallara in particolare che, non solo investendo ha sempre creduto nella centralità dell'aerodinamica, ma mi ha cresciuto secondo quei principi che sono tra i valori fondanti dell'azienda stessa: concretezza,

reattività, basso profilo. Oggi il valore del mio lavoro è molto più trasversale di quanto non fosse in passato, ho un'orchestra di ottimi suonatori e devo saper mettere ciascuno nella condizione di suonare al meglio".

Lei ha lavorato in molte categorie di punta del motorsport: per quanto riguarda il suo campo, la F.1 è la più impegnativa o è solo la più famosa?

"È la più 'verticale' e la più specialistica: il driver principale è la prestazione pura, quasi a qualsiasi costo. In un ipotetico diagramma budget/prestazione, la F1 copre l'area di elevata prestazione per elevato budget; non è però detto che altre aree utili di tale diagramma siano, da un punto di vista progettuale, meno impegnative o meno stimolanti".

Ci racconta le novità aerodinamiche più interessanti della nuova IndyCar?

"È una vettura volutamente nata intorno allo studio di stabilità aerodinamica laterodirezionale: solo la

pista ci dirà quanto siamo stati efficaci nel concretizzare tale ricerca ma, da un punto di vista progettuale, è stato sicuramente molto interessante focalizzarsi prima sulle geometrie che potevano migliorare la stabilità laterale della vettura, per poi coniugare tali geometrie con le prestazioni target di progetto".

WSR, F.3, GP2 e GP3. Quali sfide le hanno posto le ultime vetture di queste categorie?

"Sono categorie in cui il prezzo finale del prodotto è più o meno predefinito, quindi il comune denominatore di tali progetti è l'efficienza economica; ognuna delle categorie citate è però ben caratterizzata aerodinamicamente. Ricordo il sistema DRS per la World Series Renault, la raffinatezza di una F.3, l'attenzione posta nella GP2 e GP3 nel far sì che la vettura avesse elevate doti di guidabilità in traffico: condizione necessaria per avere gare combattute ed espressamente richiesta dal committente".

Che ruolo giocano, oggi, il lavoro in galleria del vento e quello al computer del progetto di una vettura?

“La galleria e la CFD sono strumenti ormai assolutamente complementari nel progetto aerodinamico di una vettura: la galleria è ancora lo strumento quantitativamente più efficace, in quanto è in grado di produrre un maggior volume di dati/unità di tempo; la CFD è qualitativamente fondamentale, in quanto capace, con costi inferiori, di dare indicazioni importanti e di visualizzare la fisica del fenomeno. È comunque innegabile che la CFD avrà nei prossimi anni un maggiore gradiente di sviluppo”.

La sicurezza è fra le priorità della Dallara, da sempre. Ci può dare un esempio di come lo sviluppo aerodinamico può influenzare gli standard di sicurezza di una vettura?

“L’ultima generazione di Indy, come sopra accennato, è il tipico esempio: ripeto, speriamo che i fatti confermino le intenzioni ed i risultati della ricerca. Più in generale, è chiaro che sui campionati monoposto le tue scelte aerodinamiche possono incidere maggiormente, perché condividi col committente fin da principio le scelte architettoniche della vettura; in campionati

competitivi, l’aerodinamica prodotta dal costruttore è meno incisiva sulla sicurezza perché il layout vettura è definito per regolamento, all’interno del quale devi cercare di ottenere la miglior prestazione possibile”.

Quali sono gli altri suoi strumenti di lavoro: utilizza ancora quaderni, matita e rapidograph come sostiene di fare Adrian Newey?

“Siedo spesso a fianco dei bravi ‘superficisti’ del nostro reparto a cui però dico spesso: ‘dammi un fogliaccio’ e lì schizzo quello che poi dovranno tradurre in superficie CAD. Ognuno ha i suoi piccoli riti: a me piace molto sostare ed osservare il modello di galleria durante le sessioni di prova e pensare quale possa essere il successivo step di sviluppo”.

A proposito di colleghi illustri: chi sono – e chi sono stati – secondo lei i capiscuola dello sviluppo aerodinamico nel motorsport?

“Non mi piace molto parlare di prime donne, perché credo che spessissimo il vero sviluppo aerodinamico è tracciato da bravi ingegneri che lavorano nell’ombra; il team leader deve semmai sapersi circondare di tali persone ed

avere la visione chiara di dove coerentemente deve andare la macchina. Se però dovessi proprio fare un nome (ma, per carità, quello è semmai un collega dell’Ing. Dallara, non sicuramente mio), direi istintivamente Colin Chapman, perché è stato il primo a vincere nel ’78 un mondiale con una vettura il cui layout era chiaramente dettato dall’aerodinamica e dimostrando che, oltre alla meccanica motoristica e telaistica, una terza via era possibile. Ha quindi di fatto aperto una nuova era: da quel momento la ricerca aerodinamica è stata veramente sistematica e determinante nel progetto della vettura”.

Come è strutturato e come funziona il reparto aerodinamico alla Dallara?

“Abbiamo due gallerie del vento ed un reparto CFD; complessivamente siamo una cinquantina di persone. All’interno del reparto sono presenti tutte le fasi del processo di sviluppo aerodinamico: disegno e progettazione, produzione, testing”.

Da cosa si parte, oggi, nel progettare una monoposto?

“A monte ci deve essere una forte interazione tra le varie funzioni aziendali in grado di





definire in modo chiaro e robusto i soliti tre vincoli di progetto: tempi, costi, prestazione. La premessa sembra banale, ma se il program manager non è sicuro sui fondamentali, è inevitabile che inizino i ricicli. Limitatamente all'aerodinamica, si fa tanta CFD preliminare, per andare in galleria già con un modello ragionevolmente indirizzato”.

Quali sono invece le esigenze che pongono al suo lavoro i partner di Dallara nel campo delle vetture stradali?

“L’ambito automotive è generalmente piu’ complesso del racing, anche da un punto di vista aerodinamico. Mentre in ambito racing sei generalmente il leader del processo, con lo stradale sei sempre il ‘follower’, nel senso che è lo stile che comanda: tu devi seguire con la massima reattività possibile l’evoluzione dello stile, cercando di tenere la macchina sui valori target di progetto. In tanti anni, nonostante la cosa sia in linea di principio chiara a tutti, non mi è ancora capitato di vedere una vettura stradale nascere da una reale condivisione a monte tra stile ed aerodinamica”.

Quale avventura le piacerebbe intraprendere con la Dallara nel futuro? Meglio la F.1, i prototipi a Le Mans, oppure...

“Risposta in cui metto tanto di personale: da appassionato, la vettura che in assoluto mi ha sempre affascinato di piu’ è la Sport Prototipo, quindi...”.

Stefano Semeraro



«UNA MACCHINA DIFFICILE DA PORTARE AL LIMITE, MA MOLTO SICURA»

A COLLOQUIO CON VITTORIO GHIRELLI, IL GIOVANE DRIVER ITALIANO CHE QUEST'ANNO HA DEBUTTATO NELLA WORLD SERIES 3.5 BY RENAULT E CI RACCONTA DI COME SI TROVA CON LA NUOVA DALLARA. UN CAMPIONATO IMPORTANTE, DOVE ANCHE GRAZIE ALL'ASSISTENZA DELLA FACTORY DI VARANO I PILOTI SONO MESSI IN GRADO DI AMPLIARE IL LORO BAGAGLIO TECNICO



Hai debuttato quest'anno nella World Series Renault 3.5: ci racconti cosa è cambiato rispetto alle esperienze precedenti?
«Diciamo che è uno step importante, un passo in avanti rispetto ai campionati in cui ho gareggiato negli anni passati. Mi piace perché è competitivo: ci sono tutti piloti forti, che possono vincere ad ogni gara. Inoltre la macchina è molto difficile da portare al limite e anche questo è uno dei punti forti della serie»

Dopo F.3 e GP3 hai ora modo di assaggiare una nuova vettura Dallara: quali sono le sue caratteristiche, a confronto con quelle delle vetture delle altre due categorie?

«Sicuramente la caratteristica che spicca subito è il carico aerodinamico, decisamente maggiore rispetto alle altre monoposto che avevo avuto modo di guidare. Per questo, come dicevo, è difficile trovare il limite della vettura e anche delle gomme»

È un tipo di vettura che si adatta alle tue caratteristiche di guida?

«Direi di sì. In passato ho corso in GP3, in Formula Renault 2000, quindi con macchine da 250 cavalli, questa ne ha 560, è uno step importante. Un altro dettaglio importante sono le regolazioni: ogni minimo cambiamento può fare veramente la differenza, quindi bisogna anche essere bravi

nel rapporto con l'ingegnere, per capire cosa veramente ti serve e trovare il set-up più adeguato.»

Credi che la WSR sia la categoria più adatta a preparare un pilota la salto verso la F.1?

«Al momento la più vicina è sempre la GP2, per via delle gomme. In F.1 e in GP2 si utilizzano delle Pirelli, con caratteristiche simili, e che vanno gestite sotto il profilo dell'usura, mentre nella World Series le gomme sono Michelin, che durano di più. In World Series ogni giro sei al massimo, in GP2 e F.1 no, devi saperti amministrare. Però a livelli di tempi ormai la differenza fra World Series e GP2 ormai si è ridotta molto»

Qual è secondo te il punto forte della Dallara nel motorsport: la qualità dei telai, l'attenzione per la sicurezza, l'assistenza in pista ai team?

«Sicuramente la sicurezza, che è ottima. Ho assistito parecchi incidenti, e non è mai capitato nulla di grave. Fortunatamente io ne ho fatti pochi, ma gli standard sono elevatissimi. Poi c'è sempre personale Dallara in pista, pronto a risolvere ogni tipo di problema con tempestività. Io ad esempio recentemente ho avuto un problema alla scocca, la abbiamo inviata alla Dallara dove hanno svolto tutti i test necessari. Individuato il problema, l'hanno risolto molto velocemente e ora la macchina è perfetta. In generale l'assistenza Dallara è ottima».





I piloti italiani di ultima generazione stentano ad imporsi con le monoposto: quali sono a tuo modo di vedere le ragioni di questa difficoltà?

«In Italia non c'è nessuno che aiuta i piloti a livello economico. Oggi vediamo tanti piloti, venezuelani, russi, colombiani che godono del sostegno del governo o delle grosse aziende del loro Paese: Maldonado in F.1, ma anche russi che hanno alle spalle colossi come Lukoil o Gazprom. Le aziende li aiutano, li portano in alto. Da noi le aziende ci sono anche – Eni, Ferrari, Fiat –, ma non investono. Un po' per via della crisi, un po' perché la mentalità italiana è così».

Quali sono i tuoi progetti per la stagione e per il futuro nelle corse?

«Quest'anno sto facendo un po' fatica, perché il campionato come dicevo è molto esigente e io sono giovane e non ho molta esperienza con macchine così potenti. Anche a livello economico non è facile, uno sponsor c'è ma anche personalmente devo investire qualcosa. Il mio obiettivo a breve termine è acquisire più esperienza possibile, ottenere qualche risultato interessante prima della fine della stagione per trovare magari uno sponsor che mi consenta di approdare ad un top-team. Se vuoi puntare in alto occorre rimanere in categorie importanti come la World Series by Renault».



TROFEO “LORENZO BANDINI”: MEDAGLIA FONDERIA MORINI A GIAN PAOLO DALLARA

L'INGEGNERE HA RICEVUTO A BRISIGHELLA IL PREMIO CHE RICORDA IL GRANDE PILOTA ROMAGNOLO SCOMPARSO NEL '67. UN'OCCASIONE PER RICORDARE L'INCONTRO AVVENUTO AI TEMPI IN CUI IL FONDATORE DELLA DALLARA LAVORAVA ALLA MASERATI, CHE ALLORA MOTORIZZAVA LA COOPER DI BANDINI. IL RICONOSCIMENTO PER I DRIVER È ANDATO A BRUNO SENNA, NIPOTE DEL, GRANDE Ayrton



Bruno
Senna



Il quindicesimo luglio 2012 si è svolto a Brisighella, in provincia di Ravenna, il tradizionale “trofeo Bandini”, giunto quest’anno alla diciannovesima edizione.

Il premio è dato in onore del grande pilota Lorenzo Bandini, che ha passato la sua infanzia nello splendido borgo di Brisighella e che alla guida delle monoposto Ferrari vinse importanti gare come la 24 Ore di Le Mans nel 1963 e la 12 Ore di Daytona nel 1967. Proprio il 1967 fu l’anno della sua tragica fine durante il GP di Montecarlo, quando, dopo un urto alla chicane del porto, la sua Ferrari n.18 si incendiò e lui perse la vita.

Prima ancora, agli inizi degli anni ’60, Bandini corresse con la Scuderia “Centro Sud” di Mimmo Dei a Modena, scuderia che gli consentì di guidare una Cooper, motore Maserati 1500cc, con cui arrivò terzo a Pau in Francia. Gian Paolo Dallara, dal ’61 al ’63, era in Maserati e ricorda bene questo straordinario

personaggio: per uno scherzo del destino, aveva avuto modo di vederlo e salutarlo anche prima della tragica gara di Montecarlo.

Nell’ambito del trofeo Bandini, proprio a Gian Paolo Dallara e alla Dallara Automobili è andata la medaglia “Fonderia Morini”, medaglia consegnata da Augusto Morini, titolare dell’omonima ditta, uno degli sponsor dell’evento e fornitore delle campane frizione IndyCar per la Dallara stessa. La medaglia è stata ritirata da Alessandro Santini, responsabile della comunicazione dell’azienda di Varano.

Nell’anfiteatro comunale, di fronte al numeroso pubblico e alle autorità civili e militari (sindaco, questore, prefetto, carabinieri ecc...), il presidente dell’associazione Francesco Asirelli ha premiato anche Maurizio Losa, vice direttore di Rai Sport (medaglia “Città di Brisighella”), Matteo Bonciani, responsabile stampa della FIA (medaglia

“Comune di Imola”), il fotografo Flavio Mazzi (lingotto “Provincia di Ravenna”) ed il giornalista Livio Oricchio (medaglia “Assemblea Legislativa Regione Emilia Romagna”). Come ogni anno viene poi premiato un pilota di F1 emergente e quest’anno il prestigioso comitato d’onore, formato da esperti di automobilismo come Pino Allievi, Cesare Fiorio, Giancarlo Minardi, Carlo Edoardo Valli, Carlo Mantellini, Daniele Manca, Pier Antonio Rivola, Ezio Zermiani e Jonathan Giacobazzi, ha scelto il pilota del team Williams, Bruno Senna, nipote del grande Ayrton. Bruno Senna, che è stato calorosamente accolto da una rappresentanza del suo fan club italiano, conosce bene le vetture Dallara, avendole guidate nella F3 inglese, in GP2 ed in F1: un esempio da seguire per i giovani piloti che ambiscono al grande palcoscenico della F1.



Augusto Morini, titolare dell’omonima ditta, ed il Dott. Alessandro Santini della Dallara

In pista dal 1972.

- Consulenza, progettazione e produzione di vetture da competizione e stradali ad alte prestazioni.
- Aerodinamica: galleria del vento e computational fluid dynamics (CFD).
- Ricerca e sviluppo: dinamica del veicolo e simulatore di guida.



www.dallara.it