



INDIANAPOLIS

QUANDO IL MOTORSPORT SIGNIFICA BENESSERE E CRESCITA PER TUTTI: ROLLIE HELMLING CI RACCONTA COME ATTRAVERSO L'INDIANA ECONOMIC DEVELOPMENT CORPORATION SI È CREATO FRA LA DALLARA, L'AMMINISTRAZIONE E LE UNIVERSITÀ UN CIRCOLO VIRTUOSO DAL POTENZIALE QUASI ILLIMITATO. E A SPEEDWAY ORA SBARCA ANCHE IL SIMULATORE

LAVORO & DISABILITÀ

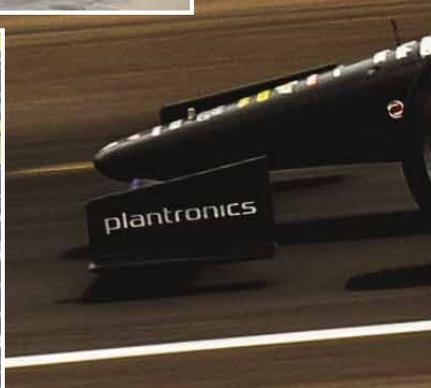
L'ESEMPIO DI ALESSANDRO ZANARDI INSEGNA COME DALLA COLLABORAZIONE E DALL'IMPEGNO POSSONO NASCERE STORIE DI SUCCESSO ANCHE DOVE SEMBRA PIÙ DIFFICILE. ECCO TRE ESEMPI DI COME IN DALLARA LA DISABILITÀ SI È TRASFORMATA IN RISORSA E INNOVAZIONE A TUTTO CAMPO

IL CUORE NELLE CORSE

LA PRIMA PUNTATA DI UN VIAGGIO NEL MONDO COMPLESSO E AFFASCINANTE DEL MOTORSPORT IN COMPAGNIA CON L'INGEGNER ANDREA TOSO, CHE CI GUIDA ATTRAVERSO LA STORIA, I VALORI UMANI, LE PROSPETTIVE E I RISVOLTI ECONOMICI DELLE GARE AUTOMOBILISTICHE

UN WEEKEND DA LEO

ANCORA UNA VOLTA LA 500 MIGLIA SI È RIVELATA LA PERLA DELLE CORSE AMERICANE. UNA GARA INDIMENTICABILE, VINTA DA TONY KANAAN, E UNA NUOVA TAPPA NELLA STORIA VINCENTE DELLA DALLARA NEGLI USA



500 Miglia di Indianapolis Domenica 26 maggio 2013

- 1 - Tony Kanaan (Dallara DW12-Chevy) - KV - 200 giri
- 2 - Carlos Munoz (Dallara DW12-Chevy) - Andretti - 200
- 3 - Ryan Hunter-Reay (Dallara DW12-Chevy) - Andretti - 200
- 4 - Marco Andretti (Dallara DW12-Chevy) - Andretti - 200
- 5 - Justin Wilson (Dallara DW12-Honda) - Coyne - 200
- 6 - Helio Castroneves (Dallara DW12-Chevy) - Penske - 200
- 7 - AJ Allmendinger (Dallara DW12-Chevy) - Penske - 200
- 8 - Simon Pagenaud (Dallara DW12-Honda) - Schmidt - 200
- 9 - Charlie Kimball (Dallara DW12-Honda) - Ganassi - 200
- 10 - Ed Carpenter (Dallara DW12-Chevy) - Carpenter - 200
- 11 - Oriol Servia (Dallara DW12-Chevy) - Panther DRR - 200
- 12 - Ryan Briscoe (Dallara DW12-Honda) - Ganassi - 200
- 13 - Takuma Sato (Dallara DW12-Honda) - Foyt - 200
- 14 - Scott Dixon (Dallara DW12-Honda) - Ganassi - 200
- 15 - Ana Beatriz (Dallara DW12-Honda) - Coyne - 200
- 16 - Tristan Vautier (Dallara DW12-Honda) - Schmidt - 200
- 17 - Simona de Silvestro (Dallara DW12-Chevy) - KV - 200
- 18 - Ernesto Viso (Dallara DW12-Chevy) - Andretti - 200
- 19 - Will Power (Dallara DW12-Chevy) - Penske - 200
- 20 - James Jakes (Dallara DW12-Honda) - Rahal - 199
- 21 - James Hinchcliffe (Dallara DW12-Chevy) - Andretti - 199
- 22 - Conor Daly (Dallara DW12-Honda) - Foyt - 198
- 23 - Dario Franchitti (Dallara DW12-Honda) - Ganassi - 197
- 24 - Alex Tagliani (Dallara DW12-Honda) - Herta - 196
- 25 - Graham Rahal (Dallara DW12-Honda) - Rahal - 193
- 26 - Katherine Legge (Dallara DW12-Honda) - Schmidt - 193
- 27 - Townsend Bell (Dallara DW12-Chevy) - Panther - 192
- 28 - Josef Newgarden (Dallara DW12-Honda) - Fisher - 191

Ritirati

- 179° giro - Sebastien Bourdais
- 47° giro - Pippa Mann
- 45° giro - Buddy Lazier
- 35° giro - Sebastian Saavedra
- 4° giro - JR Hildebrand

NI





Rollie Helmling

«GRAZIE L'INDIAN»

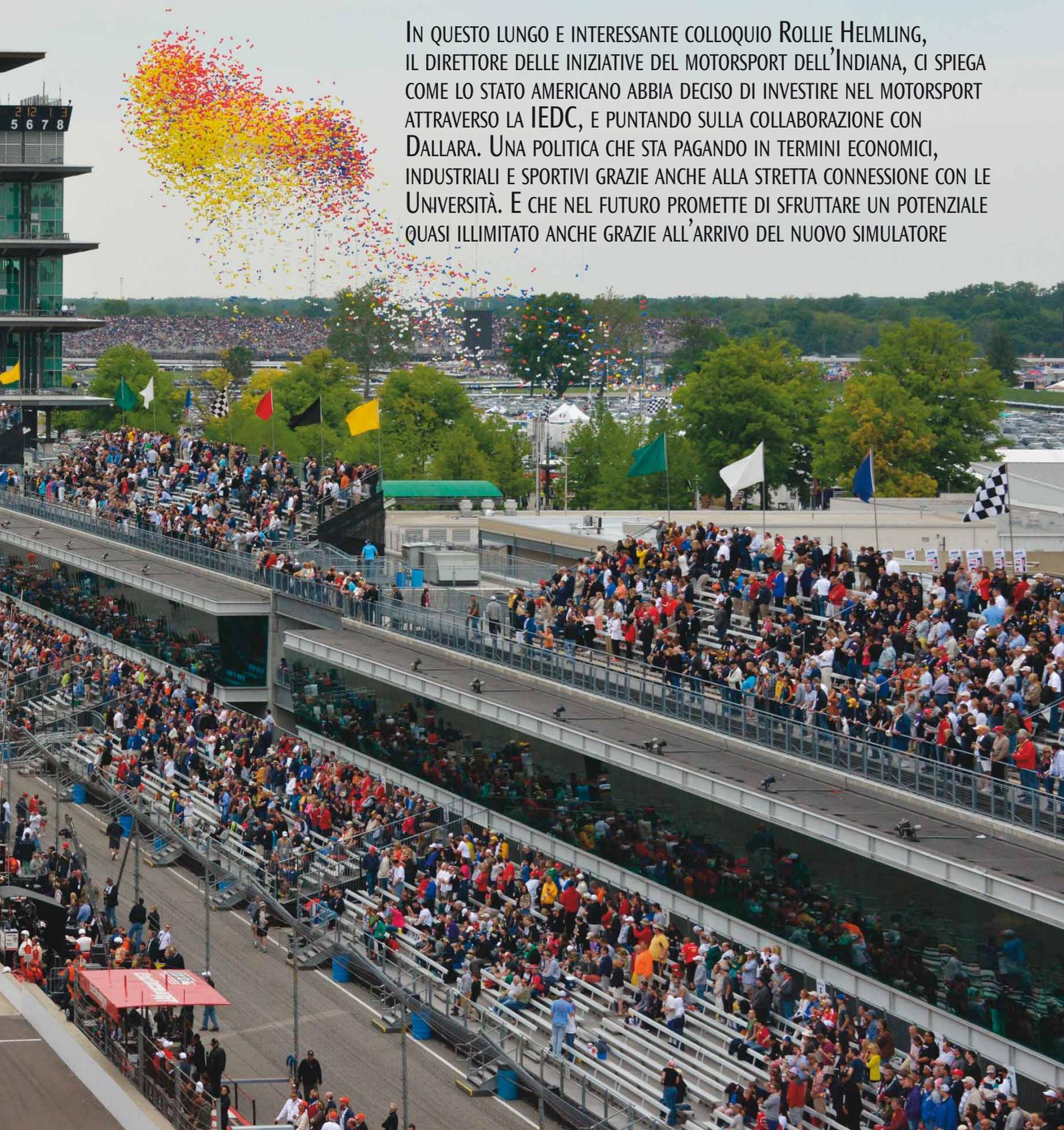


20 26 25 5
1 2 3 4



E A DALLARA NA OGGI VALE DI PIÙ»

IN QUESTO LUNGO E INTERESSANTE COLLOQUIO ROLLIE HELMLING, IL DIRETTORE DELLE INIZIATIVE DEL MOTORSPORT DELL'INDIANA, CI SPIEGA COME LO STATO AMERICANO ABBA DECISO DI INVESTIRE NEL MOTORSPORT ATTRAVERSO LA IEDC, E PUNTANDO SULLA COLLABORAZIONE CON DALLARA. UNA POLITICA CHE STA PAGANDO IN TERMINI ECONOMICI, INDUSTRIALI E SPORTIVI GRAZIE ANCHE ALLA STRETTA CONNESSIONE CON LE UNIVERSITÀ. E CHE NEL FUTURO PROMETTE DI SFRUTTARE UN POTENZIALE QUASI ILLIMITATO ANCHE GRAZIE ALL'ARRIVO DEL NUOVO SIMULATORE





Rollie Helmling

Mister Helmling, può spiegare ai nostri lettori che cosa è la IEDC e di cosa si occupa?

«L'Indiana Economic Development Corporation è la camera per il commercio dello Stato dell'Indiana. Il suo scopo è incrementare il volume degli affari nel nostro stato, creando nuovi posti di lavoro ben remunerati e attirando investimenti. Il nostro ufficio principale è a Indianapolis e abbiamo altri uffici dislocati sul territorio. Gli strumenti che abbiamo a disposizione per aiutare le aziende che si trovano in Indiana o crearne delle nuove consistono soprattutto in incentivi fiscali, che rappresentano un beneficio per le aziende. Inoltre ci occupiamo di fare comunicazione per far conoscere a tutti la forte struttura di assistenza commerciale che l'Indiana ha creato. Non a caso l'Indiana ha fama di essere uno degli stati in cui è più conveniente fare affari di tutta l'America. Questo perché abbiamo un basso livello di tassazione locale, una forte etica del lavoro ed eccellenti strutture scolastiche ed universitarie».

Quanto è importante il business del motorsport per l'industria americana in generale e per l'Indiana in particolare? Può fornirci qualche dato a questo proposito?

«Il precedente governatore, Mitch Daniels, conosceva bene l'importanza del motorsport in Indiana e per questo aveva chiesto all'IEDC di sviluppare iniziative dedicate a creare una industria motoristica nel nostro stato. Questa linea è continuata con l'attuale amministrazione, guidata dal governatore Mike Pence. Il motorsport è vitale per il benessere dell'economia del nostro stato. Un recente studio condotto dalla Purdue University ha rivelato come 23.000 posti di lavoro siano direttamente

correlati a questo tipo di industria. E lo stipendio medio annuo di questi posti di lavoro si aggira attorno ai 63 mila dollari, cioè una cifra considerevolmente superiore allo stipendio medio in Indiana. L'impatto economico del motorsport, cioè il denaro che ogni anno entra in Indiana grazie alle corse, supera i 3 miliardi di dollari. Per uno stato di soli 6 milioni di abitanti, è un valore rilevante».

Può darci un breve quadro delle attività promosse dalla IEDC, nel presente e relativamente al prossimo futuro?

«Il nostro obiettivo al momento è quello di attrarre ogni componente dell'industria motoristica, per convincerlo a sviluppare qui il suo business. Siamo aperti a tutti gli aspetti del motorsport americano, ma il nostro core-business è rappresentato dalle gare a ruote scoperte e dalla drag-car. Ovviamente, visto che Indianapolis ospita il Motor Speedway, la Izod IndyCar Series e tutti i team della categoria ad eccezione di tre, la nostra priorità è questa; ma si tratta solo della punta dell'iceberg. La gran parte del mercato che riguarda le competizioni per macchine a ruote scoperte si trova in Indiana, dai costruttori di Sprint Car ai teams, per arrivare ai circuiti, la cui percentuale per abitante è maggiore di tutti gli Stati americani. Ospitiamo anche la maggior parte dei team di drag-car e il principale evento di questa categoria, lo US Nationals. Grazie a queste caratteristiche l'Indiana può offrire alle industrie che intendono espandersi nel settore il giusto know-how, una forza lavoro adeguata e specializzata, una posizione geografica al



centro del Paese che aiuta ad ottimizzare le trasferte, e infine un sistema educativo in grado di preparare al meglio gli addetti del motorsport. Lavoriamo costantemente a fianco delle aziende già esistenti per aiutarle nella loro attività. Inoltre la tecnologia

che proviene dalle corse può essere applicata anche ad altri settori, come quello della difesa e dell'industria aerospaziale, quindi ci adoperiamo per creare collegamenti fra tutti questi comparti. In molti casi il nostro migliore ufficio di collocamento è rappresentato proprio dalle aziende di motorsport che operano in Indiana. Inoltre cerchiamo di svolgere un'attività di collegamento fra tutti gli aspetti dell'industria. Al momento l'Indiana conta 49 circuiti, costruttori di componenti, enti organizzatori e aziende che offrono servizi e strutture a team che hanno qui la loro base. Cercare di individuare le loro esigenze ci aiuta moltissimo a stimolare la crescita futura».

Sappiamo che IEDC e Dallara USA lavorano fianco a fianco. Ci può dire in che maniera?

«Quando è stato chiaro che la Izod IndyCar avrebbe cambiato vettura l'Indiana ha capito l'opportunità che si presentava. Trasportare il business qui, più vicino alla sorgente, è stato molto importante non solo per il nostro Stato, ma per l'intera industria. Abbiamo subito contattato la Izod IndyCar per sapere cosa potevamo fare per avere la produzione dei telai vicino a casa, e fornito un pacchetto di incentivi che io credo sia stato utile per la Dallara, per i team di Izod →

«IL NOSTRO OBIETTIVO AL MOMENTO È QUELLO DI ATTRARRE OGNI COMPONENTE DELL'INDUSTRIA MOTORISTICA, PER CONVINCERLO A SVILUPPARE QUI IL SUO BUSINESS. SIAMO APERTI A TUTTI GLI ASPETTI DEL MOTORSPORT AMERICANO, MA IL NOSTRO CORE-BUSINESS È RAPPRESENTATO DALLE GARE A RUOTE SCOPERTE E DALLA DRAG-CAR. OVVIAMENTE, VISTO CHE INDIANAPOLIS OSPITA IL MOTOR SPEEDWAY, LA IZOD INDYCAR SERIES E TUTTI I TEAM DELLA CATEGORIA AD ECCEZIONE DI TRE, LA NOSTRA PRIORITÀ È QUESTA; MA SI TRATTA SOLO DELLA PUNTA DELL'ICEBERG»





KANAAN E DALLARA, TRAGUARDI STORICI



Indianapolis ha regalato la prima 500 Miglia della sua carriera a Tony Kanaan (**a sinistra**), mentre scherza con Andrea Pontremoli, Andrea Toso e Gian Paolo Dallara, il veterano brasiliano a cui per una maledizione dovesse sfuggire il trionfo nella gara più prestigiosa della IZOD IndyCar. Un traguardo importante, che ha commosso tutti, e che quest'anno fa il paio con quello raggiunto dalla Dallara nella gara di Barber, dove il campione in carica Ryan Hunter-Reay (**a destra**) ha regalato al costruttore italiano il 200esimo successo nella storia della categoria. E' dal '97 che Dallara costruisce telai per la grande serie americana. «L'impressione è che Dallara e l'IndyCar siano insieme da sempre», ha commentato l'ingegner Andrea Toso, capo del reparto ricerca e sviluppo della factory. «Per le corse è un matrimonio molto lungo. E un matrimonio buono e fortunato, che va oltre il rapporto commerciale. Di solito sono rapporti che si misurano dal profitto, ma qui si va oltre il business».



«OSPITARE UNA AZIENDA AUTOMOTIVE COSÌ TECNOLOGICAMENTE AVANZATA COME DALLARA NON È SOLO DI STIMOLO PER L'INTERO BUSINESS DELLE CORSE; IL SUO VALORE VA CONSIDERATO ANCHE TENENDO PRESENTE CHE L'INDIANA È UNO DEI PRINCIPALI STATI AMERICANI PER QUANTO RIGUARDA LA PRODUZIONE DI VETTURE. L'INDUSTRIA AUTOMOBILISTICA È IL NOSTRO COMPARTO PIÙ IMPORTANTE PER NUMERO DI ADDETTI E DI INVESTIMENTI CORRELATI»

IndyCar che sono i loro diretti clienti, per la Izod IndyCar Series e per l'Indianapolis Motor Speedway. Ovviamente la presenza della Dallara a Speedway è positiva per la nostra economia, perché significa nuovi posti di lavoro e nuovi investimenti.

Lavoriamo a stretto con la Dallara, sia qui sia in Italia per individuare nuovi sbocchi industriali adatti all'azienda. Cerchiamo di far conoscere a Dallara nuove possibilità sul territorio e loro ricambiano segnalando ai loro clienti le opportunità che offre l'Indiana. Siamo molto orgogliosi di ospitarli qui da noi e l'impianto che hanno costruito rappresenta un grande riconoscimento per l'industria motoristica del nostro stato».

Qual è a suo parere il valore più importante della presenza della Dallara negli Usa?

«Ospitare una azienda automotive così tecnologicamente avanzata come Dallara non è solo di stimolo per l'intero business delle corse; il suo valore va considerato anche tenendo presente che l'Indiana è uno dei principali stati americani per quanto riguarda la produzione di vetture. L'industria automobilistica è il nostro comparto più importante per numero di addetti e di investimenti correlati. Disponiamo inoltre di alcune delle università più qualificate nel campo dell'ingegneria e la Dallara lavora a stretto contatto con loro. Inoltre siamo molto elettrizzati all'idea di avere presto il nuovo simulatore Dallara qui da noi, perché si tratterà di un grande benefit non solo per le corse, ma per l'industria in generale e per le università. Conosco una azienda di pneumatici, la Hoosier Racing Tyre, che in questi anni ha mandato alcuni dei suoi ingegneri in Italia per poter utilizzare il simulatore. Ora tutto quello che dovranno fare sarà venire a Indianapolis, con un rilevante risparmio sui tempi e sui costi. Altre aziende locali e americane in genere faranno lo stesso. Stiamo inoltre aiutando la Dallara e l'Università dell'Indiana a Purdue a creare un nuovo curriculum basato proprio sull'utilizzo degli strumenti di simulazione. È l'unico college americano in grado di offrire insieme una laurea e un master specifico in ingegneria relativa al motorsport. Le opportunità che ciò potrà creare sia per la Dallara sia per gli studenti

sono enormi. Iniziamo solo ora ad esplorare il potenziale che la Dallara potranno portare alle corse, all'industria automobilistica e all'Indiana. Un potenziale davvero illimitato».

In che direzione a suo parere si svilupperà il business globale del motorsport nel futuro? Le «green technologies» sono un'occasione di trovare nuovi mercati, nuovi orizzonti, un nuovo pubblico?

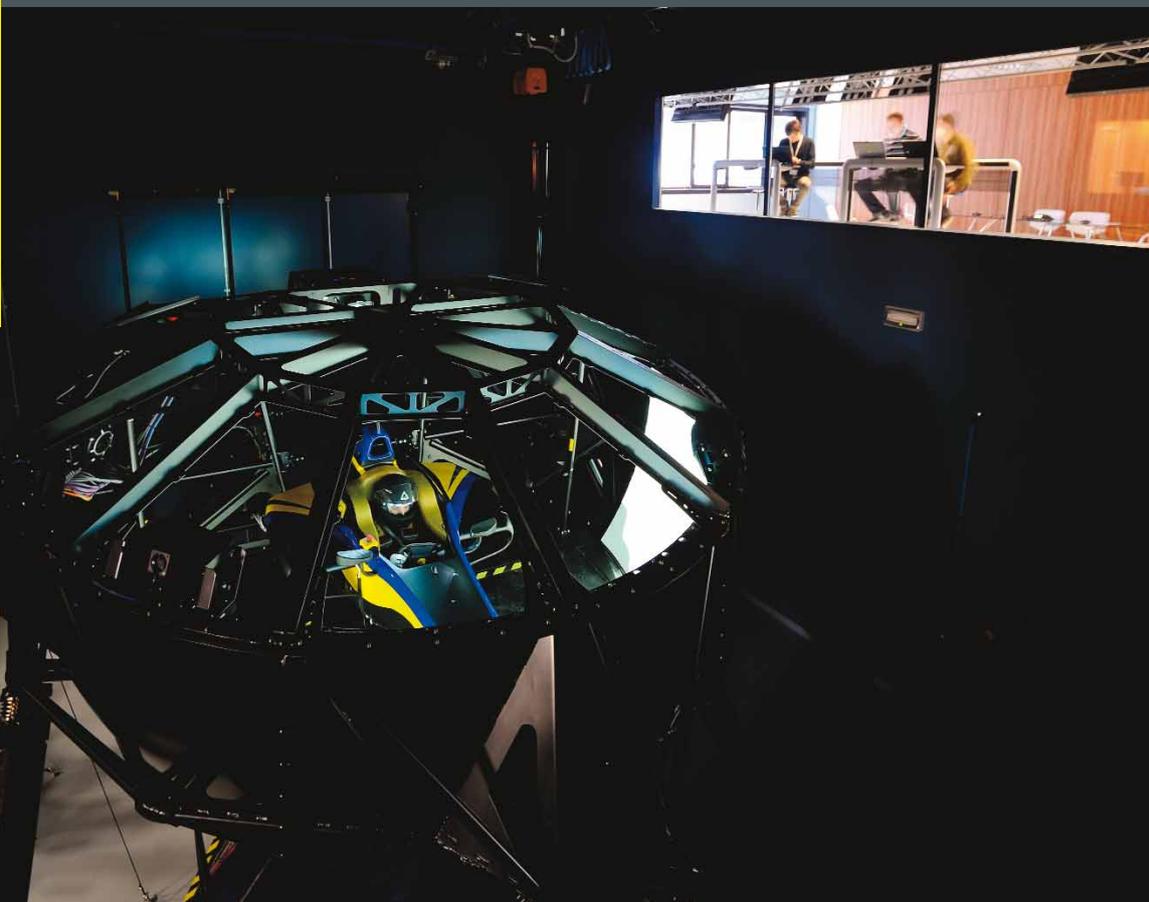
«Sappiamo tutti che si tratta di un settore difficile da inquadrare, molto volubile. Non è facile predire in che direzione andrà il motorsport e come dovrà essere gestito per venire incontro ai desideri dei fan, ai bisogni di chi ci lavora, e all'evolversi delle tecnologie pensate per il trasporto. È però un fatto che avere qui nell'Indiana una azienda come la Dallara ci garantirà opportunità che altrimenti non avremmo. La loro presenza e l'industria dei componenti che può offrire l'Indiana ci metterà entrambi nella posizione di esplorare e sviluppare le tecnologie e i sistemi che il motorsport riuscirà a creare. Se pensiamo a tutto ciò che il motorsport ha portato nell'industria automobilistica, nei trasporti e nella tecnologia di base non possiamo che rimanere sorpresi. Questo non farà che accelerare man mano che si svilupperanno le tecnologie del futuro. Aziende come la Dallara ci collocheranno all'avanguardia non solo offrendoci gare sempre più veloci, divertenti e sicure, ma anche anticipando le frontiere dello sviluppo automobilistico del futuro».

Mister Hemling, quali i sono i ricordi più belli della sua carriera nel motorsport? Sappiamo che lei ha conosciuto molti grandi piloti e non è stato solo il proprietario di una scuderia, ma anche il presidente dell'Usac, l'United States Auto Club.

«Be', questa davvero è una domanda difficile! Come molti sono rimasto affascinato dalle corse sin da piccolo, quando mio padre mi portava alle gare delle Sprint-Car e delle Midget qui in Indiana. Mentre molti giovani però sognavano di fare i piloti io desideravo sin da allora di diventare un proprietario; inoltre adoravo lavorare sulle vetture e volevo imparare tutto sulla meccanica delle

corse. Ho percorso la mia intera carriera all'interno della varie categorie Usac. Si tratta di gare fantastiche che hanno rappresentato il tirocinio per alcuni dei più grandi piloti americani. Sono stato fortunato a possedere e gestire macchine che sono state fondamentali per la carriera di John Andretti, Ken Schrader, Jeff Gordon e Tony Stewart. Ho avuto anche la fortuna di avere con me piloti come Mel Kenyon, Stan Fox, Larry Rice e Johnny Parsons - insieme siamo riusciti a vincere alcune delle principali gare «short track» degli Stati Uniti. Mi ha fatto enorme piacere lavorare a fianco di queste autentiche icone delle corse americane, conquistando grandi gare e campionati. Devo dire che la mia più grande emozione in questo senso è stata quella che ho vissuto nel maggio dello scorso anno, quando al Governatore Daniels è stato chiesto di dare il via alla 500 Miglia di Indianapolis e mi ha voluto con lui al momento di sventolare la bandiera verde. Il brivido di vedere quelle 11 file di tre macchine avanzare verso di me per l'inizio della più grande gara automobilistica del mondo è stato incredibile. Nel 2001 avevo venduto la mia azienda per dedicarmi a tempo pieno alle gare, proprio allora l'USAC era alla ricerca di un Presidente e di un direttore esecutivo, e ho accettato la loro proposta. L'USAC non era già più l'organizzatrice della 500 Miglia, ma era sempre responsabile dei principali eventi di short-track negli Usa. Siamo stati anche i rappresentanti ufficiali della Fia quando la F.1 ha corso a Indianapolis e in occasione di tutti i tentativi di record di velocità che si sono svolti sul suolo americano. Dopo aver lasciato l'USAC alla fine del 2007 sono stato contattato dall'IEDC a proposito delle iniziative che il governatore Daniels aveva intrapreso nel campo del motorsport. Ed è da sottolineare il fatto che uno stato riconosca l'importanza per il proprio benessere economico di avere una industria del motorsport vivace e in pieno sviluppo. Le corse fanno parte della natura dell'Indiana e Indianapolis è riconosciuta a livello mondiale in questo campo, quindi è importante saper sfruttare ciò che abbiamo a disposizione, aiutandolo a svilupparsi e a prosperare».

di Stefano Semeraro e Stefano De Ponti



DAL 2014 ANCHE NEGLI USA IL SIMULATORE DALLARA

L'averistico simulatore Dallara, oggi attivo a Varano Melegari (Parma), avrà un suo gemello nella IndyCar Factory, la sede Dallara di Indianapolis, a due passi dal mitico circuito dello Speedway. Sarà operativo a maggio 2014, in modo da poter essere provato dai team americani già dalla prossima 500 miglia. Sarà realizzato in partnership con la prestigiosa università dell'Indiana, la IUPUI (Indiana University-Purdue University Indianapolis), in particolare con la "Purdue School of Engineering and Technology", che grazie al simulatore condurrà ricerche di base e applicate sulla dinamica del veicolo. Il progetto sarà finanziato in parte dal ministero dello sviluppo economico dello stato dell'Indiana, lo IEDC (Indiana Economic Development Corporation), che ha annunciato un investimento di 1,15 milioni di dollari nel programma di ingegneria del motorsport - unico in America - della IUPUI.

Il progetto migliorerà le tecniche di ingegneria del motorsport, favorirà opportunità di sviluppo economico per lo stato dell'Indiana e l'aumento delle collaborazioni tra i team, l'industria del

motorsport di Indianapolis e la comunità accademica dell'Indiana.

"Questo simulatore non solo aumenterà il livello tecnologico delle competizioni motoristiche, ma vuole andare oltre l'industria del motorsport per promuovere l'uso di questi concetti innovativi in altri settori ad alta tecnologia", ha dichiarato Andrea Pontremoli, amministratore delegato e direttore generale della Dallara.

"Questa concessione eleva la nostra collaborazione con Dallara ad un nuovo livello. Attraverso tecniche di modellazione avanzate, rese possibili dall'accesso a questo simulatore, potremo ridurre drasticamente il tempo necessario per tradurre in pratica e validare le ricerche dei nostri studenti e della nostra facoltà", ha detto David Russomanno, rettore della "Purdue School of Engineering and Technology".

"Sono entusiasta che il simulatore Dallara sia in arrivo nell'Indiana", ha dichiarato Ed Carpenter, proprietario del team Ed Carpenter Racing, pilota numero 20 del Fuzzys Vodka Chevrolet. *"Ho guidato il simulatore un paio di volte in Italia ed è un ottimo strumento per le squadre della IZOD IndyCar Series".*



dallara

PROFESSIONAL DRIVING SIMULATOR

BARCELONA MONACO MONZA HOCKENHEIM SPA NURBURGRING SILVERSTONE BRANDS HATCH



MID-OHIO INDIANAPOLIS BARBER SEBRING LONG BEACH SONOMA SUZUKA



... E TANTI ALTRI CIRCUITI!

WWW.DALLARA.IT



A MONACO UN ASSAGGIO DI F.1



ANCHE QUEST'ANNO UN GRANDE WEEKEND PER LA GP2 A MONACO. A RACCOGLIERE IL SUCCESSO STATI SAM BIRD E L'ITALO MONEGASCO STEFANO COLETTI, IN DUE GARE CARATTERIZZATE DA GRANDE SPETTACOLO E OTTIMO LIVELLO DI GUIDA. PER LA DALLARA, CHE DAL 2005 È FORNITORE UNICO DEI TELAI PER LA PRESTIGIOSA CATEGORIA CHE ACCOMPAGNA LA F.1 NEL CORSO DELLA STAGIONE, LA CONFERMA CHE LA VETTURA GRAZIE ALLE SUE PRESTAZIONI È UNA «SCUOLA» PERFETTA PER I FUTURI PROTAGONISTI DEL CIRCUS

GP2 Monaco

Venerdì 24 maggio 2013 - Gara 1

- 1 - Sam Bird - Russian Time - 42 giri 1.36'15"919
- 2 - Kevin Ceccon - Trident - 22"077
- 3 - Mitch Evans - Arden - 23"225
- 4 - Felipe Nasr - Carlin - 23"416
- 5 - James Calado - ART - 29"588
- 6 - Stefano Coletti - Rapax - 1'00"519
- 7 - Rene Binder - Lazarus - 1'02"449
- 8 - Adrian Quaife Hobbs - MP - 1'08"400
- 9 - Stephane Richelmi - Dams - 1'12"107
- 10 - Daniel De Jong - MP - 1'22"410
- 11 - Tom Dillmann - Russian Time - 1'29"356
- 12 - Jon Lancaster - Hilmer - 1 giro
- 13 - Simon Trummer - Rapax - 1 giro
- 14 - Jake Rosenzweig - Addax - 1 giro
- 15 - Sergio Canamasas - Caterham - 2 giri
- 16 - Daniel Abt - ART - 2 giri

Giro più veloce: Sergio Canamasas 1'22"169

26° giro - Rio Haryanto

0 giri - Johnny Cecotto

0 giri - Fabio Leimer

0 giri - Jolyon Palmer

0 giri - Julian Leal

0 giri - Robin Frijns

0 giri - Marcus Ericsson

0 giri - Alexander Rossi

0 giri - Nathanael Berthon

0 giri - Kevin Giovesi



GP2 Monaco

Sabato 25 maggio 2013 - Gara 2

- 1 - Stefano Coletti - Rapax - 30 giri 42'50"707
- 2 - Adrian Quaife Hobbs - MP Motorsport - 1"869
- 3 - Mitch Evans - Arden - 2"218
- 4 - Felipe Nasr - Carlin - 2"538
- 5 - James Calado - ART - 3"747
- 6 - Rene Binder - Lazarus - 19"293
- 7 - Kevin Ceccon - Trident - 20"015
- 8 - Stephane Richelmi - Dams - 20"576
- 9 - Daniel De Jong - MP Motorsport - 21"197
- 10 - Jake Rosenzweig - Addax - 31"720
- 11 - Sergio Canamasas - Caterham - 34"105
- 12 - Jolyon Palmer - Carlin - 35"775
- 13 - Fabio Leimer - Racing Engineering - 36"488
- 14 - Julian Leal - Racing Engineering - 36"913
- 15 - Robin Frijns - Hilmer - 42"125
- 16 - Rio Haryanto - Addax - 43"235
- 17 - Jon Lancaster - Hilmer - 1'03"893
- 18 - Marcus Ericsson - Dams - 1'04"258
- 19 - Alexander Rossi - Caterham - 1'04"735
- 20 - Kevin Giovesi - Lazarus - 1'05"044
- 21 - Nathanael Berthon - Trident - 1'05"468
- 22 - Daniel Abt - ART - 1'06"174
- 23 - Simon Trummer - Rapax - 1'07"413
- 24 - Sam Bird - Russian Time - 1 giro
- 25 - Tom Dillmann - Russian Time - 3 giri

Giro più veloce: Sam Bird 1'22"375





VINCE IL MADE IN ITALY

L'EMOZIONANTE SERIE FIRMATA DALLA RENAULT E DA DALLARA NEL PRINCIPATO HA PROMOSSO IL PILOTA ELEVETICO NICO MULLER, MA A TRIONFARE È STATO ANCHE UN TEAM TRICOLORE COME LA DRACO RACING, CHE HA UN PROPRIETARIO BRASILIANO COME GUTA NEGRAO MA VIVE E CRESCE NELLA PENISOLA CON PERSONALE ITALIANO AL 100 PER CENTO. L'ENNESIMA DIMOSTRAZIONE DI COME IL NOSTRO PAESE SIA IN GRADO DI PRODURRE L'ECCELLENZA AD OGNI LIVELLO



WS Renault 3.5 Monaco Domenica 26 maggio 2013

- 1 - Nico Muller - Draco - 32 giri
- 2 - Marco Sorensen - Lotus - 3"484
- 3 - Jazeman Jaafar - Carlin - 7"184
- 4 - Kevin Magnussen - Dams - 14"549
- 5 - Antonio Felix Da Costa - Arden Caterham - 15"378
- 6 - Carlos Sainz - Zeta Corse - 21"230
- 7 - Will Stevens - P1 by Strakka - 22"135
- 8 - Mikhail Aleshin - Tech 1 - 22"555
- 9 - Stoffel Vandoorne - Fortec - 23"403
- 10 - Arthur Pic - AV Formula - 32"031
- 11 - Oliver Webb - Fortec - 33"746
- 12 - Andre Negrao - Draco - 34"283
- 13 - Daniil Move - Comtec - 34"936
- 14 - Nick Yelloly - Zeta Corse - 41"652
- 15 - Carlos Huertas - Carlin - 50"278
- 16 - Lucas Foresti - Comtec - 1'17"314
- 17 - Nigel Melker - Tech 1 - 1'19"965
- 18 - Yann Cunha - AV Formula - 1'28"176
- 19 - Matias Laine - P1 by Strakka - 1 giro
- 20 - Zoel Amberg - Pons - 1 giro

Giro più veloce: Nigel Melker

Ritirati

- 0 giri - Marlon Stockinger
- 12° giro - Christopher Zanella
- 17° giro - Norman Nato
- 27° giro - Pietro Fantin
- 29° giro - Sergey Sirotkin
- 30° giro - Nikolay Martsenko





TEAM PRINCIPAL FRA I PIÙ AFFERMATI E POLIEDRICI DEL MOTORSPORT EUROPEO, TREVOR CARLIN DA QUASI VENT'ANNI È UN CLIENTE FEDELE DELLA FACTORY DI VARANO, E PER L'INGEGNER DALLARA HA UN AFFETTO QUASI FILIALE. IN QUESTA LUNGA INTERVISTA CARLIN CI RACCONTA COME È NATO IL SUO RAPPORTO CON LA DALLARA E QUALI SONO I MOTIVI DEL SUCCESSO MONDIALE DELL'AZIENDA ITALIANA, CON UN OCCHIO ANCHE PER LA NUOVA MONOPOSTO DI GP3, CHE SI È RIVELATA ANCORA UNA VOLTA UN SUCCESSO

«IL SEGRETO DELL'INGEGNERE? COMPETENZA E LUNGIMIRANZA»





Trevor Carlin

Titolare di un team che gareggia in cinque campionati diversi (GP2, F.Renault 3.5, GP3, F.3 Euroseries e British), Trevor Carlin è uno dei più grossi utilizzatori di vetture Dallara nel mondo del motorsport. Un rapporto, quello del team manager britannico con l'azienda di Varano, che risale al 1993 e che Carlin ha ripercorso con noi. «Dopo 20 anni - inizia sorridendo Carlin - il mio rapporto con l'ingegner Dallara è come quello che si potrebbe avere per un padre, nel senso di una persona verso cui provi grandissima stima e rispetto. Non è un caso che, nel corso degli anni, noi si sia diventati probabilmente il maggiore cliente tra quelli che Dallara ha nel mondo delle corse. Dal 1996, anno in cui ho fondato il mio team, abbiamo acquistato dall'Ing. Giampaolo una quarantina di vetture, e in questo momento nella nostra factory ce ne sono circa venti».

Qual è il suo primo ricordo legato alla Dallara?

«Era il 1992, a quei tempi lavoravo con la Bowman Racing, e un amico di cui mi fidavo mi consigliò di fare un viaggio in Italia per andare a dare un'occhiata alla nuova Dallara per la stagione '93. Mandai un fax per prendere appuntamento con l'Ingegnere e qualche giorno dopo partii alla volta di Varano. Ho un bel ricordo di quella giornata, principalmente perché Giampaolo mi dedicò moltissimo tempo. Alla Bowman correvamo, con discreti risultati, nella F.3 inglese con una vettura progettata da noi e così a quella riunione portai una grossa foto incorniciata, per chiedere a Dallara cosa pensasse della nostra monoposto. Discutemmo a lungo su dove il team avrebbe dovuto intervenire e poi mi portò a vedere la macchina che stava



preparando per il 1993. Come vidi la F393 capii immediatamente che era una vettura di un livello superiore, non solo rispetto alla nostra Bowman, ma anche rispetto a tutte le altre vetture della categoria».

Quindi quando la portaste in gara?

«Giampaolo promise addirittura di aiutarmi con un prezzo d'acquisto scontato e un accordo vantaggioso con la Fiat per i motori, ma solo nel caso in cui avessimo avuto al volante un pilota di alto livello. Volevo Steve Robertson, ma non fu possibile e il progetto sfumò. Per me, però, significò rimandare solo di pochi mesi: nel 1993 infatti, passai alla West Surrey Racing e dissi immediatamente a Dick Bennets (il proprietario del team, ndr) che dovevamo abbandonare le Reynard perché era la Dallara la monoposto vincente. Lui inizialmente non ne volle sapere, ma in breve le F393 si dimostrarono assolutamente superiori, e dalla sede del team partì l'ordine di acquisto».

Da team manager inglese ha visto Dallara battere i costruttori britannici e conquistare

il mercato. Quale spiegazione si è dato?

«Credo sia stata una questione di lungimiranza. Ai tempi in cui Dallara iniziò a spingere forte sullo sviluppo della F.3, Lola e Reynard stavano guadagnando grosse somme con le vetture di serie maggiori, principalmente IndyCar e poi F.3000. La F.3 per loro in quel momento era un business senza grossi margini di guadagno e quindi non curarono lo sviluppo come dovevano. Questo, alla lunga, li ha indeboliti anche negli altri campi, perché un albero non può sopravvivere senza radici. Questo l'Ing. Dallara lo ha capito benissimo: ha sempre curato in modo straordinario le vetture di F.3, che erano la radice della sua azienda, e il successo in quel campo gli ha aperto le porte per aggiudicarsi le forniture dei monomarca e costruire vetture sempre più competitive anche nelle categorie superiori. Ha saputo vedere lontano».

In questo momento tutte le vetture con cui il suo team gareggia sono costruite da Dallara: questo facilita il lavoro dello staff tecnico?

«DOPO 20 ANNI IL MIO RAPPORTO CON L'INGEGNER DALLARA È COME QUELLO CHE SI POTREBBE AVERE PER UN PADRE, NEL SENSO DI UNA PERSONA VERSO CUI PROVI GRANDISSIMA STIMA E RISPETTO. NON È UN CASO CHE, NEL CORSO DEGLI ANNI, NOI SI SIA DIVENTATI PROBABILMENTE IL MAGGIORE CLIENTE TRA QUELLI CHE DALLARA HA NEL MONDO DELLE CORSE. DAL 1996, ANNO IN CUI HO FONDATO IL MIO TEAM, ABBIAMO ACQUISTATO DALL'ING. GIAMPAOLO UNA QUARANTINA DI VETTURE, E IN QUESTO MOMENTO NELLA NOSTRA FACTORY CE NE SONO CIRCA VENTI»



«Senza dubbio. Il nostro team è strutturato su unità indipendenti che lavorano sui diversi campionati, ma capita che un paio di meccanici ogni tanto debbano passare da una struttura all'altra per integrare il gruppo di lavoro. In quel caso sono facilitati perché, anche se le vetture sono diverse, la filosofia costruttiva di base non cambia, possono andare a colpo sicuro ed evitare perdite di tempo».

Parliamo della nuova Dallara GP3, come la

giudica ora che le sessioni di test pre-stagione sono finite?

«Molto bene: abbiamo sempre sostenuto che il telaio della vettura fosse pronto a gestire potenze molto superiori rispetto ai circa 280 CV del motore originario, che infatti risultava sottodimensionato: la macchina era incollata a terra e i piloti non dovevano preoccuparsi di dosare il gas. I test hanno dimostrato che avevamo ragione, lo chassis è perfettamente a suo agio anche con i 450 CV del V6 attuale, ma ora la macchina è

molto più 'viva' e i piloti devono darsi da fare per sfruttarla al massimo».

Dopo tanti anni con le vetture di Varano, quali sono quelle che le sono rimaste più impresse?

«Sono due F3, la F301 e la F308. Entrambe hanno rappresentato un grosso passo avanti per la categoria, e nel loro tempo sono state vetture perfette sotto ogni aspetto».

Filippo Zanier





Il cuore delle corse

Inizia il nostro viaggio nel mondo complesso del motorsport in compagnia dell'ingegner Andrea Toso, responsabile del settore Ricerca & Sviluppo della Dallara.

Un percorso che vuole essere insieme una guida e un piccolo dizionario delle corse, per affrontare in maniera leggera ma attenta, attraverso la forma del dialogo, i tanti aspetti che offre questo affascinante soggetto. In dodici puntate ci occuperemo un po' di tutto: dalla storia alle grandi imprese, dai valori umani delle gare in automobile alle ragioni del marketing, dallo sviluppo della

INTRODUZIONE: COSA È IL MOTORSPORT. LE REGOLE E IL CONTESTO.

IL PARADOSSO DELL



Andrea, partiamo dalle regole. Pietro Mennea, un grandissimo campione che la velocità ce l'aveva nel sangue, sosteneva che il bello dello sport è che impone regole chiare. E che proprio per questo può essere una scuola di vita. Sei d'accordo?

«Le regole sono le ragioni profonde che determinano nel tempo la vita e la morte, il successo e l'insuccesso, la crescita e il declino delle organizzazioni. Le organizzazioni che funzionano bene, anche nello sport, hanno regole chiare e distinte, reali, conosciute, applicate e rispettate. Le regole aiutano o limitano? Sono un ostacolo da aggirare o un vantaggio per tutti? Quale è il nostro reale rapporto con il mondo delle regole, con l'idea di disciplina e quale è la sottile indulgenza verso la cultura dell'improvvisazione, della tolleranza, del compromesso, del favoritismo? Ogni sport ha le sue regole specifiche. Nel calcio non puoi toccare la palla con le mani, devi dare i calci alla sfera e non all'avversario; nella pallacanestro devi toccare la palla solo con le mani e non puoi

toccare l'avversario. Se non conosci le regole del baseball, lo guardi in TV e non capisci nulla, non partecipi allo spirito del gioco e non ti diverti. Tutti gli sport hanno regole generali, dette «codice sportivo», e queste regole separano lo sport da altre attività, per esempio commerciali. Se nel business un concorrente ha un problema gli altri sono felici di approfittarne. Nello sport, se un campione di ciclismo cade in corsa, il principale concorrente lo aspetta e non ne approfitta perché una possibile vittoria non gli renderebbe onore. Lo sport vero, quello prima del business, è educativo per definizione; educa alla legge del risultato conseguito solo con i tuoi meriti, al rispetto dell'avversario, all'autodisciplina, all'impegno totale, all'accettazione della sconfitta, alla competizione e non alla guerra. La «regola», del resto, è stata la pietra fondante degli ordini religiosi medioevali per darsi una specifica identità, una ragione istituzionale riconoscibile, una comune ragione di esistere. Ancora oggi la «regola» è origine ed essenza di

una organizzazione, ne legittima e garantisce la sopravvivenza. Le regole dicono chi sei, chi ti proponi di essere, le proposte che fai di te, della tua persona e della tua organizzazione. La regola è vincolo, rigidità, oppure aiuto e supporto all'azione? Le regole sono l'unico modo possibile per agire collettivamente, attribuiscono un significato alle nostre azioni».

Le corse motoristiche, il motorsport come ormai si dice oggi anche da noi, offre però un paradosso: ci attrae perché offre brividi ed emozioni, eppure cerchiamo di ridurre sempre più i rischi. Possibile?

«La velocità attrae l'uomo da sempre, perché alla velocità associamo il concetto di un atto eroico che non è alla portata di tutti: di un'impresa rischiosa. Questo accadeva già con le corse delle bighe dei Romani e più indietro con le corse di cavalli alle Olimpiadi nel IV secolo avanti Cristo. Oggi più che mai la ricerca della sicurezza è la responsabilità primaria e costante di chi promuove il

tecnologia alla psicologia dei piloti più famosi, in modo da comporre una sorta di agile e, speriamo, piacevole manuale a disposizione di chiunque voglia farsi un'idea della realtà del motorsport di ieri, di oggi e, perché no, anche di domani. In questa prima puntata introduttiva, ad esempio, ci chiediamo quale sia il valore delle regole in pista (e nella vita), da dove venga l'amore dell'uomo per la velocità, chi siano oggi i piloti e quale sarà il futuro di uno sport diviso fra passione per il rischio e ricerca della massima sicurezza. Buona lettura!

LE CORSE



motorsport e di chi ne fornisce gli attrezzi specifici (motori, autoveicoli, pneumatici, freni etc). Al crescere della sicurezza, tuttavia, cresce il sentimento di invincibilità da parte dei piloti-eroi e diminuisce la distanza tra l'uomo comune e il pilota professionista, al punto che con i moderni simulatori è possibile sperimentare l'adrenalina delle corse in condizioni di rischio zero. La tendenza del motorsport, inteso come industria di intrattenimento, di raggiungere un pubblico sempre più vasto per aumentare i profitti genera quindi i motivi per la propria crisi. Davvero un paradosso. Il Motorsport è, o dovrebbe essere, lo sport di chi usa un'automobile per competere insieme - non contro! - ad alcuni avversari, per un premio per lo più simbolico. La tensione collettiva di fronte al rischio di affrontare la morte è stata nel tempo utilizzata per divertire il popolo e infine per alimentare un'industria profittabile al punto che l'intrattenimento, che comprende cinema, videogiochi, è forse l'industria più prospera di questi tempi».

Chi corre oggi in automobile? Il pubblico di serie popolari come la Formula 1, o la Nascar in America, attraversa tutte le classi sociali. Ma a differenza del calcio, o dell'atletica che citavamo all'inizio parlando di Mennea, raramente offre la chance di emergere a chi non dispone di mezzi economici rilevanti.

«Occorre essere onesti: il motorsport è uno sport per ricchi, figli di ricchi o ragazzi aiutati da ricchi, siano questi alcuni governi come quello del Venezuela o alcune industrie di settori specializzati ad alta tecnologia. Il motorsport, a differenza dell'atletica, del nuoto o del calcio, richiede un'«attrezzatura» ed una «infrastruttura» (circuiti, personale specializzato, laboratori, eccetera) costosa, che invecchia precocemente, nell'arco di un anno o poco più. Chi corre in macchina oggi forse cerca proprio l'esclusività di uno sport accessibile a pochi».

Le polemiche che in maniera ricorrente – e prevedibilissima – investono la Formula 1

Dizionario

«Team» è una parola inglese, presa dal contesto contadino. [Old English team "set of draft animals yoked together,"] «Team-mate» è l'animale che condivide con noi il giogo; aspetto molto diverso da «compagno» che condivide con noi il pane... «Team» indica, più che una organizzazione, una funzione rigida di poche persone in cui ciascuno ha un ruolo preciso a cui non può sottrarsi, legami stretti con i colleghi [«i finimenti» per continuare l'analogia..], in cui tutti hanno lo stesso obiettivo, (non necessariamente sono al corrente dello scopo...). La parola «team» indica più la funzione che l'organizzazione

«Squadra» è una parola dal latino «quadratum» è una parola del contesto militare, indica una particolare formazione di soldati schierati in file parallele sotto l'ordine di uno stesso capo. Rispetto a «team», «squadra» pone più l'accento sull'organizzazione dei soldati più che sulla funzione.

«Scuderia» come si può facilmente intendere proviene dal contesto dei cavalli ed è di derivazione francese «ecurie». Così come Scudo, la parola proviene da «Skutos», in greco antico «Cuio», pelle del cavallo e per estensione armatura, protezione. «Scuderia» indica non solo l'organizzazione delle persone, come «squadra», ma comprende le attrezzature, i veicoli, le persone stesse. «Scuderia» fa riferimento agli albori un po' romantici delle competizioni motoristiche e resta nella denominazione della «Scuderia Ferrari», quando «sport» era davvero «diporto».

Altri termini trasferiti dal mondo dei cavalli al mondo Motorsport sono «corsa», «gran premio», «potenza del motore in cavalli», «assetto», (posizione che il cavaliere tiene quando cavalca per guidare correttamente l'animale ed essere sicuro della stabilità su di lui), «box» (dove si tiene il cavallo di notte), «paddock» (il recinto dei cavalli), «pit» (la fossa per far bere i cavalli). Ricordiamo infine che i circuiti ovali americani derivano da ippodromi; sugli ovali si corre sempre in senso antiorario perché i cavalli hanno la preferenza a girare in senso antiorario.

quando i «diritti» di un pilota vengono sacrificati alla «ragion di stato» dei vari team, sollevano un'altra questione: dobbiamo considerare le corse uno sport individuale, o riconoscere che anche egoisti «assoluti» come i piloti devono piegarsi alle esigenze della squadra?

«Uno dei concetti più difficili da assimilare per un pilota è quello di lavoro di squadra. Il motorsport, al di là delle apparenze, non è uno sport individuale. Molti piloti falliscono perché hanno un pessimo rapporto con i propri ingegneri e meccanici, perché non rispettano il lavoro non sono riconoscenti verso gli altri componenti della squadra che lavorano dietro le quinte e dietro le telecamere. Per vincere, o comunque per ottenere risultati importanti, il pilota da solo non può nulla, così come il pilota di un aereo militare non può compiere la sua missione se l'apparecchio non è perfetto, pronto, revisionato e aggiornato; se tutti sono coordinati sui tempi e obiettivi».

Stefano Semeraro e Andrea Toso



La visita



IN PISTA CON I GRANDI

A INIZIO MAGGIO LA REDAZIONE DI F1PASSION.IT, GUIDATA DA EZIO ZERMIANI, E UN GRUPPO DI LETTORI DEL SITO HANNO AVUTO L'OCCASIONE DI VISITARE LA DALLARA E, NEL CASO DI TRE FORTUNATI, ANCHE DI PROVARE IL SIMULATORE, CONFRONTANDOSI CON I MIGLIORI PILOTI DELLA DELLA IZOD INDYCAR. UNA ESPERIENZA INDIMENTICABILE RESA POSSIBILE DA ANDREA TOSO E DA TUTTO LO STAFF DELLA FACTORY DI VARANO DE' MELEGARI





La visita

Due giorni per provare l'ebbrezza di sfidare i migliori piloti del mondo, visitare la factory Dallara e chiacchierare con un mito delle corse come Jean Alesi. Il sogno di un gruppo di appassionati è diventato realtà il 2 e 3 maggio scorsi grazie ad una iniziativa di F1passion.it, che ha aperto loro le porte della Dallara e messo a disposizione una sessione al famoso Simulatore, l'ipertecnologico strumento che solitamente viene usato dai driver di tutto il mondo per testare le loro vetture su tutti i principali tracciati. Artefici dell'iniziativa Ezio Zermiani, per anni «voce» dell'automobilismo sulla Rai e oggi anima di F.1passion insieme a Mauro Coppini, che hanno potuto contare sull'aiuto dell'ingegner Andrea Toso, degli ingegneri del simulatore Alessandro Moroni, Luca Bergianti e Mireno Rossi, di altri ingegneri Dallara che hanno accompagnato gli ospiti nel tour della factory, oltre che di Alessandro Santini dell'ufficio comunicazione, di Andrea Meneghetti, coordinatore delle visite in Dallara, e di Dario Marrafuschi della Pirelli. I partecipanti all'iniziativa hanno avuto modo di scoprire i segreti della factory di Varano visitando anche la galleria del vento e i vari settori dell'azienda, e Franco Bortuzzo ha realizzato un servizio sulla due giorni che è stato trasmesso all'interno della trasmissione «Numero 1» della Rai.





UN TEST EMOZIONANTE

Ad avere l'onore di sedere al simulatore sfruttando un pacchetto di 20 giri sul mitico ovale di Indianapolis sono stati Claudio Tocchi, Francesco Prisco e Stefano Bondani, assistiti in tutto e per tutto dallo staff della Dallara.

E i neo-piloti se la sono cavata decisamente bene, confrontandosi virtualmente con avversari del calibro di Dario Franchitti, Scott Dixon o Ryan Hunter-Reay, dimostrando di saper mantenere la linea senza finire «a muretto», come si dice in gergo. Tutti hanno prima messo a punto sedile e pedaliera, quindi sono scattati dal fondo dello schieramento e hanno iniziato a studiare gli avversari, prendendo mano a mano confidenza con condizioni di guida simili in maniera impressionante a quelle reali. Intanto dalla sala di controllo tutta la redazione di F1passion ha potuto controllare l'andamento del test grazie ai monitor e alla telecamera sistemata sopra il roll-bar del simulatore che inquadrava il tracciato e il comportamento della vettura. Alla fine il migliore è risultato Claudio Tocchi, che nel suo giro migliore, il n.9, ha raggiunto una media sul giro davvero ragguardevole di 214 miglia orarie, arrivando alla fine ad appena due decimi dai migliori. Per tutti c'è stato poi modo di dialogare con Jean Alesi, che si è dimostrato disponibile e simpatico come sempre e ha trasmesso a tutti la propria esperienza di campione assoluto. A riassumere lo spirito di una manifestazione davvero riuscita è stato poi Ezio Zermiani, appassionato e competente come sempre. «Attraverso F1Passion.it Mauro Coppini ed io volevamo svelare al pubblico degli appassionati le eccellenze italiane nell'ambito dei motori – ha spiegato il giornalista - questa è la nostra mission che abbiamo iniziato con Dallara. E non potevamo iniziare meglio. L'ingegner Gian Paolo Dallara, con la sua azienda, è un personaggio più noto in America che in Italia e proprio questo è uno dei motivi per i quali ci dedichiamo volentieri a fare in modo che realtà come la factory di Varano de' Melegari vengano conosciute anche qui da noi. Proprio a Indianapolis a Dallara è stato chiesto di realizzare un centro analogo a quello esistente in Italia e questo è un riconoscimento all'eccellenza espressa da da questa azienda che raccoglie consensi non solo in America». Una grande esperienza soprattutto per i giovani che hanno avuto modo di toccare con mano il livello di tecnologia raggiunto dal simulatore Dallara. «Abbiamo fatto un bagno di gioventù – ha continuato Zermiani - dando ai ragazzi che hanno partecipato un contributo alle loro fantasie. Sono stati due giorni molto belli e molto simpatici, con gli appuntamenti seguiti con molta generosità ed entusiasmo, con la voglia di partecipare che si leggeva nei visi sorridenti, con il piacere di fare le fotografie, con il desiderio di stare insieme per parlare della passione che ognuno di noi coltiva e che ci accomuna. La partecipazione di Jean Alesi è stata molto bella e lui stesso era commosso dall'espressione di affetto e di riconoscenza ricevuta per quello che ha fatto e per le emozioni che ha dato. Aver potuto avvicinare oggi una figura come quella di Jean a giovani che addirittura neanche lo hanno visto correre, fa un piacere enorme».





NON UN LIMITE MA UNA RISORSA

L'ESEMPIO DI ALESSANDRO ZANARDI INSEGNA CHE OGNI DIFFICOLTÀ SI PUÒ TRASFORMARE IN UNA RISORSA VINCENTE, MA IN DALLARA L'IMPEGNO PER L'INTEGRAZIONE NON SI LIMITA ALLA RICERCA TECNOLOGICA. ECCO TRE STORIE CHE INSEGNANO A CAPIRE COME PARTENDO DAL FATTORE UMANO E DAL LAVORO COMUNE ANCHE LE SFIDE PIÙ DIFFICILI POSSONO RAPPRESENTARE UNA SPINTA ALL'INNOVAZIONE E AL PROGRESSO

Le straordinarie imprese di Alessandro Zanardi e in generale il successo dei Giochi Paralimpici di Londra della passata stagione hanno riportato all'attenzione di tutto il mondo il tema della disabilità. Forse per la prima volta in maniera così globalizzata la grande qualità atletica degli atleti disabili è stata ammirata ed apprezzata anche da chi è meno attento all'attualità dello sport. Proprio per il suo ruolo a fianco di Zanardi la Dallara Automobili è stata in prima linea in quella entusiasmante esperienza, e le immagini della hand-bike realizzata a Varano per il driver bolognese hanno fatto il giro del mondo e suscitato grande interesse. Ma la Dallara è sempre attenta ai temi della disabilità in maniera completa, a partire dall'aspetto sportivo – non solo di vertice, ma disponibile per chiunque – per arrivare a quello legato al mondo del lavoro, attraverso lo studio e la realizzazione di progetti che sappiano coniugare tecnologia raffinata, ricerca dei materiali, sensibilità sociale e attenzione alle dinamiche dell'organizzazione aziendale. La pluriennale esperienza a fianco di Handimatica, la rassegna dedicata alle tecnologie applicate alla disabilità organizzata all'Istituto Tecnico Professionale Aldini-Valeriani di Bologna, dove lo scorso autunno è stata illustrata ne dettagli l'avventura londinese di Zanardi, è la testimonianza di questo impegno, che a Varano è costante e diffuso.

In questo speciale abbiamo quindi pensato di offrirne una panoramica attraverso tre storie, tre esempi di come la disabilità oggi sia da considerare soprattutto una risorsa, un progetto a tutto campo su cui la società e il mondo dell'industria e della produzione sono chiamate ad investire.

La prima storia riguarda proprio la vicenda di Zanardi, che dietro al fatto puramente agonistico nasconde una lunga ed intrigante collaborazione che ha portato alla realizzazione della hand-bike ad alte prestazioni che Dallara mette da tempo a disposizione di tutti gli atleti che intendano farne uso. Ed è l'ingegner Dialma Zinelli, l'uomo che ha coordinato il progetto hand-bike, a rivelarcene le caratteristiche, i segreti, le possibilità di utilizzo in una interessante intervista.

Sulla scia dell'epopea di Zanardi c'è poi un nuovo progetto intrapreso dalla Dallara, e che prevede la realizzazione di una sedia a rotelle appositamente modificata per un altro atleta, anche lui di nome Alessandro, ovvero lo specialista del getto del peso Alessandro Straser, atleta del Cus Parma tre volte medaglia d'argento ai campionati Fispes di Ancona del 2012. A lavorare al suo fianco, per realizzare uno strumento sempre più adatto alle sue esigenze è Francesco Savi, ingegnere del reparto Ricerca & Sviluppo della Dallara, a sua volta impegnato come atleta nel getto del peso e quindi in possesso di una sensibilità particolare per le

problematiche tecniche connesse al progetto. Ed è proprio interpellando l'ingegner Savi che abbiamo scoperto come si sta sviluppando questa collaborazione.

Ma come si diceva il valore, non solo umano ma anche produttivo della disabilità si articola in campi ben diversi da quello sportivo, e ancora una volta Dallara può testimoniare l'efficacia di ogni impegno rivolto ad agevolare, esaltare, e integrare al meglio nell'organismo sociale e produttivo della factory le risorse dei dipendenti colpiti da disabilità. A parlarci in prima persona della sua esperienza è Gianluca Molardi, ingegnere della Dallara per cui è stata realizzata una postazione di telelavoro completa di piedistallo e software per il riconoscimento facciale che gli consente di sfruttare al meglio i programmi di scrittura e disegno CAD.

Insieme a lui Filippo Di Gregorio, responsabile del personale, e Fabrizio Arbucci, responsabile ICT, ci spiegano le ricadute positive di questa esperienza, sia in termini di dinamica dei rapporti umani all'interno dell'azienda, sia sotto il profilo dell'innovazione nel campo della progettazione al computer di questo tipo di tecnologie. Tre storie diverse, ma che come proprio Zanardi ci ricorda sempre ci aiutano a partire dai sogni e dalla concretezza necessaria a trasformarli in realtà per fare della nostra vita, e del nostro lavoro, una avventura ogni giorno più ricca ed entusiasmante.

Di Gregorio: «La chiave è mettere le persone giuste al posto giusto»

Dottor Di Gregorio, l'impresa di Zanardi a Londra ha portato maggiore attenzione sulla tematica della disabilità, a cui Dallara è sensibile da sempre: l'iniziativa delle aziende è sufficiente o servirebbe una legislazione più aggiornata?

«Le aziende, come sempre, devono fare la loro parte, anche se non penso sia corretto chiedere a società private di sostituirsi allo Stato ed agli enti preposti in materia, tra l'altro prevedendo delle quote obbligatorie di assunzioni, che in termini percentuali sono abbastanza gravose. Se posso esprimere uno spunto di miglioramento, questo potrebbe riguardare l'introduzione di agevolazioni in termini di detassazione e decontribuzione. Per ora ci sono state solo azioni a tantum. Più in generale, ritengo che la legislazione italiana sia adeguata: il problema può essere rappresentato, a volte, dalla difficoltà di orientamento tra le molte normative ed i vari soggetti interessati.

Quali sono i vantaggi che comporta una perfetta integrazione del disabile in azienda?

«Stiamo parlando di persone, pertanto il vantaggio dell'integrazione a livello aziendale è lo stesso per tutti: maggiore motivazione e senso di appartenenza, che favoriscono la capacità di operare in gruppo. Questo diventa fondamentale per affrontare il contesto sempre più competitivo nel quale ognuno di noi è chiamato ad operare. Inoltre, dall'integrazione nascono dei buoni esempi. Mi vengono in mente colleghi disabili, che grazie al loro contributo a livello professionale ed a livello personale, rappresentano un modello da imitare, sia per quanto riguarda l'approccio da tenere di fronte agli ostacoli presenti nel mondo lavorativo che, più in generale, nel percorso di vita.

Esistono strategie capaci di rendere l'integrazione più ampia possibile anche a

livello umano in azienda e quali sono i contributi che una azienda come Dallara può dare in questo campo?

«Dato che si parla di strategia, per portare avanti un buon livello di integrazione, ci vuole prima di tutto la sensibilità su queste tematiche da parte dei vertici aziendali. In particolare, pensiamo che la strategia migliore, sia quella di mettere la persona giusta al posto giusto (disabile o meno che sia). In questo modo si valorizzano le persone per le loro attitudini, con chiari benefici per le persone stesse, ma anche per l'Azienda nel senso più generale del termine. La nostra Azienda sta potenziando l'area tecnica, quindi inseriremo tendenzialmente personale (anche disabile) in quell'area. I candidati sono caratterizzati da un percorso di studi di tipo tecnico-scientifico di livello ingegneristico e dall'attitudine a lavorare in una certa area di conoscenza. Sarà nostra premura utilizzare quanto la tecnologia (in particolare l'informatica) ci mette a disposizione a livello hardware e software, per consentire alle persone di operare al meglio. Riteniamo non abbia senso inserire una laureato in ingegneria meccanica con disabilità fisica, ad esempio ai servizi generali, perché «mi obbligano e intanto gli faccio fare qualcosa...». Non valorizzerebbe la persona e non porterebbe valore all'azienda. E' chiaro che questo tipo di considerazioni valgono in maniera molto più limitata se prendiamo in considerazione persone che hanno una disabilità psichica, verso le quali si compiono scelte dettate da altre motivazioni.

Quali sono i settori aziendali più interessati da questa problematica? Come funziona e come è stato sviluppato il software che consente all'ingegner Molardi di interagire perfettamente con il resto dell'azienda?

«Abbiamo conosciuto l'Ing. Gian Luca Molardi in veste di tesista dell'Università di Parma nel 2008. Di lì a breve avrebbe

ottenuto una borsa di studio tramite il Progetto Spinner (investimenti in educazione, ricerca e formazione come leva di crescita per i giovani e le imprese), finanziato dalla Regione Emilia-Romagna. Siamo rimasti colpiti dalla persona, dotata di una tenacia formidabile, che gli ha permesso di laurearsi in ingegneria meccanica con una tesi in ambito analisi strutturali, superando grandi difficoltà. Ma siamo stati positivamente impressionati anche dalla passione che sprigionava per il mondo delle vetture da corsa ed in particolare per l'interesse verso la nostra realtà aziendale, di cui ricordava, con emozione, una visita effettuata durante il periodo delle scuole superiori. A distanza di anni dall'incontro con Gian Luca siamo soddisfatti del progetto portato avanti, progetto che ci ha consentito sia di valorizzarne le attitudini, in quanto è «entrato nel mondo» di cui voleva far parte, sia di svilupparne le conoscenze tecniche. Infatti, è stato inserito all'interno del nostro reparto di Analisi Strutturali, con l'accordo di usufruire di un orario lavorativo personalizzato e del telelavoro, per andare incontro il più possibile alle sue esigenze. Per quanto riguarda la parte software, abbiamo messo a disposizione di Gianluca un programma di tipo «commerciale» che gli consente di scrivere documenti di testo, e-mail e dare impostazioni di vario genere, a comando vocale, pertanto senza utilizzare le mani. Inoltre, abbiamo acquistato un secondo software «dedicato» a persone con difficoltà motoria (e sviluppato da una società gestita da un ingegnere disabile), che permette di muovere e cliccare il mouse con il solo movimento del viso, o degli occhi. Insieme al software è stato acquistato un supporto personalizzato che rende più comoda ed agevole l'attività di Gian Luca, il quale non ha tardato ad apprezzarne la versatilità ed a farcelo sapere».



Zinelli: «Dall'hand-bike di Zanardi una opportunità per tutti»

Ingegnere Zinelli, quali sono le caratteristiche che fanno della hand-bike Dallara un attrezzo vincente?
«Piu' che le caratteristiche tecniche finali, credo che sia stato l'approccio al progetto a fare la differenza: si è rispettato lo stesso processo che utilizziamo abitualmente per le vetture da corsa, con le stesse modalità, con la stessa tensione su contenuti e tempi di progetto e produzione. Era solo il prodotto finale ad essere diverso, ma qui in Dallara si è ragionato sempre allo stesso modo, utilizzando gli stessi strumenti: Cfd, Fem, Cad, carbonio. Insomma, tutto quello che usiamo tutto il giorno, tutti i giorni».

Zanardi ha reso famoso un attrezzo che comunque è a disposizione di tutti: è possibile personalizzare la hand bike Dallara, come è avvenuto nel caso di Alessandro?

«L'uomo Zanardi, prima ancora del risultato olimpico, ha determinato l'esplosione mediatica della handbike: è un mezzo straordinariamente interessante per qualsiasi utente, normodotato e no. Quella di Alex è stata pensata ovviamente in funzione della sua disabilità, ma la stessa base potrebbe essere personalizzata in funzione dell'utente».

A chi si deve rivolgere chi volesse ordinarne una e quali sono i tempi di consegna?

«La handbike realizzata non è un'esclusiva, se non per le ovvie considerazioni di abitabilità: siamo assolutamente disponibili a soddisfare un'eventuale richiesta che venisse da un altro paratleta. Il tempo di consegna è ovviamente funzione del tipo di personalizzazione richiesta e delle contingenze aziendali».



Molardi: «Grazie ad un software speciale posso lavorare a casa e in azienda»

Ingegnere Molardi, Ci può descrivere la sua settimana lavorativa?

«La mia settimana lavorativa si svolge in parte in azienda e in parte a casa in modalità telelavoro con la quale posso avere una flessibilità organizzativa delle attività da svolgere in collegamento con l'azienda».

Come funziona la sua postazione di lavoro?

«E' composta da un notebook professionale con il quale posso lavorare in piena accessibilità in azienda e a casa. Sto inoltre

iniziando ad utilizzare un software che mi consente di lavorare guidando il mouse senza mani in orari che altrimenti per me sarebbero proibitivi».

Secondo lei quali sono i prossimi passi da fare nel campo del lavoro e della disabilità per rendere ancora migliore l'integrazione in azienda?

«Devo premettere che anche in questo campo la Dallara (non cito nessuno per non dimenticare qualcuno) è stata straordinaria! Mi è stata data la possibilità di utilizzare gli strumenti all'avanguardia

per lavorare nelle migliori condizioni possibili. Attualmente, sto cercando di incrementare la velocità di utilizzo dei software di ausilio, i margini di miglioramento sono ampi».

Quali sono, a suo modo di vedere, i vantaggi che un maggiore accesso al lavoro dei disabili possono significare per le aziende per la società in generale?

«Penso che l'inserimento al lavoro dei disabili non deve essere un peso ma un investimento per le aziende. Se inseriti nel posto giusto, possono essere molto più



Savi: «L'importante è progettare con semplicità ed efficacia»

Ingegnere Savi, quali sono le caratteristiche che differenziano una normale sedia a rotelle da quella che state approntando per Alessandro Straser?

«In realtà l'attrezzo di Alessandro non è una sedia a rotelle; le rotelle saranno eventualmente presenti solo per facilitare il trasporto dell'attrezzo. Si tratta di una sedia che l'atleta utilizza per lanciarsi, è appoggiata per terra e la sua stabilità è accresciuta da quattro tiranti che si fissano con dei picchetti. Le caratteristiche principali devono essere la stabilità e la rigidità. La sedia presenta inoltre un bastone che l'atleta tira con la mano libera dall'attrezzo, in modo da sviluppare una spinta migliore».

Verranno utilizzati materiali particolari per la sua realizzazione?

«Al momento sono stati progettati solamente alcuni componenti. Prevediamo di impiegare alcuni materiali tipici delle auto da competizione, come le leghe leggere. La leggerezza dell'attrezzo non è per sé un requisito di base, ma sarà certamente di aiuto nel trasporto: prevediamo che Alessandro dovrà affrontare alcune trasferte internazionali, viaggiando quindi con il suo attrezzo».

Qual è stato il problema progettuale più difficile da superare? Ci sono particolari parametri fissati dal comitato paraolimpico mondiale?

«I parametri fissati dal regolamento sono abbastanza semplici. C'è un'altezza massima della seduta - perché chiaramente con una

sedia più alta il lancio si allunga - e non ci devono essere parti flessibili al punto da aiutare il lancio (funzionando, per intenderci, come un arco o una molla). Inoltre il lancio viene misurato dal punto strutturale più avanzato della sedia, per cui bisogna limitare l'ingombro nella zona anteriore. Di problemi progettuali difficili non parlerei, non si tratta di un oggetto particolarmente complesso. La cosa importante è ottenere un'architettura semplice ed efficace».

Un attrezzo del genere che effetti ha sulla performance atletica? In altre parole, di quanto può migliorare il rendimento di un atleta?

«L'entità dell'impatto è difficile da valutare a priori, penso sia meglio aspettare i primi test. Gli obiettivi principali che ci siamo posti sono la rigidità, l'ergonomia e la possibilità di adattare l'attrezzo a varie posizioni di lancio. Alessandro infatti lancia tre attrezzi differenti (disco, giavellotto e peso): poter adattare la sua posizione ad ognuno di questi sarà sicuramente di aiuto».

Quanto l'ha aiutata, nella progettazione dell'attrezzo, essere a sua volta un atleta?

«Mi è stato abbastanza di aiuto avere chiari i meccanismi e le forze che entrano in gioco in un lancio. Inoltre faccio parte proprio della stessa squadra di Alessandro (il CUS Parma) e abbiamo lo stesso allenatore (Roberto «Eddy» Cristofori); abbiamo un ottimo rapporto e possiamo scambiarci continuamente idee ed opinioni sul progetto».



«SABATO AI CAMPIONATI ITALIANI SONO GIUNTO AL TERZO POSTO NEL PESO E AL SECONDO NEL DISCO, GRAZIE AL NUOVO MEZZO. ORA DEVO PERFEZIONARE IL FEELING E LA CONFIGURAZIONE OTTIMALE MA INDUBBIAMENTE RISPETTO A PRIMA ORA C'È UN NETTO MIGLIORAMENTO. VOLEVO QUINDI RINGRAZIARE DA PARTE MIA E DEL MIO ALLENATORE L'ING. DALLARA PER LA DISPONIBILITÀ A ESEGUIRE IL LAVORO, FRANCESCO SAVI CHE HA TENUTO IN COMUNICAZIONE NOI E VOI E TUTTO IL TEAM COMPOSTO DA: CORRADO CIVETTA, MARIO SPIRELLI, MATTEO SERVENTI, OSVALDO SCARTAZZA, SIMONE GERARDINI, ANDREA TOSO, LUCA PIGNACCA, ANDREA BURZONI. GRAZIE!»

ALESSANDRO STRASER

produttivi di quanto si possa pensare e rappresentano una risorsa per la collettività».

In questo senso i progressi da fare riguardano più l'atteggiamento umano e sociale nei confronti della disabilità, l'investimento sulle tecnologie relative, o un legislazione più aggiornata?

«Penso che siano necessari progressi su tutti i tre fronti, ma l'atteggiamento umano e sociale nei confronti della disabilità è un aspetto fondamentale che sta alla base anche degli altri aspetti».



**NELL'
VA IN**



FRA MARZO E APRILE L'AUTODROMO PARMENSE È DIVENTATO LA SEDE DI UN CORSO DI GUIDA DESTINATA AI GIOVANI E GIOVANISSIMI UTENTI DELLA VAL DI CENO. UN MODO INTELLIGENTE E DIVERTENTE PER AVVICINARE I RAGAZZI A TUTTE LE TEMATICHE DELLA SICUREZZA IN STRADA, CHE CONIUGA LEZIONI TEORICHE ED ESPERIENZE PRATICHE. UNA LODEVOLLE INIZIATIVA DELLA POLIZIA MUNICIPALE CHE TROVA L'APPOGGIO CONVINTO DELLA DALLARA

»AULA» DI VARANO PISTA LA SICUREZZA

L'autodromo di Varano trasformato in un'aula di scuola intelligente e divertente. Nel periodo tra marzo ed aprile, per cinque pomeriggi la pista emiliana ha ospitato 76 ragazzi e ragazze della Val Ceno che hanno imparato, divertendosi, come ci si comporta correttamente in strada.

La bella e utile esperienza è nata su iniziativa della Polizia Municipale, del suo addetto al coordinamento e controllo Enzo Viola e dell'amministrazione comunale di Varano de' Melegari. Si è tratta in effetti

un «corso integrato di educazione stradale», completamente gratuito, pensato per accompagnare i ragazzi dai 5 sino ai 15 anni, dalla scuola dell'infanzia, alla primaria sino alla secondaria, e che permette di costruire una solida cultura della sicurezza stradale.

Al termine del ciclo delle lezioni teoriche, svolte direttamente in classe, ai ragazzi tra i 13 ed i 15 anni, è stata offerta l'opportunità di frequentare uno stage pratico di guida sicura che si è tenuto nel paddock del circuito di Varano de'

Melegari, in collaborazione con la società che gestisce la pista, la So.Ge.Sa. Allo stage hanno partecipato tanti volontari, fra cui molti appartenenti alle varie forze di Polizia (municipale, provinciale, stradale, ferroviaria ecc.), Carabinieri e Vigili del Fuoco; Dallara non poteva mancare in questo progetto, lo ha sostenuto con convinzione, perché la sicurezza non può fermarsi solo in pista, ma deve essere un elemento chiave anche nella guida su strada, soprattutto per le giovani generazioni.

POLIZIA AMICA

Ma vediamo più in dettaglio come si è svolto il corso. In collaborazione con il Centro Internazionale di Guida Sicura, le lezioni proposte sono state sia teoriche che pratiche e hanno spaziato dalle tematiche relative alla conoscenza delle diverse componenti della sicurezza, sia attiva che passiva, alla guida in un percorso stradale. Nello stage pratico in pista, i ragazzi opportunamente provvisti di caschi, giubbini protettivi e guanti, conducendo gli scooter - forniti gratuitamente dal concessionario Yamaha Moto Shop di Parma - hanno imparato a eseguire gimcane fra i birilli, si sono esercitati nella frenata, nel superamento dei dossi, nel passaggio in corridoi stretti, in partenze in salita, curve in contropendenza ed arrivi in discesa.

Hanno seguito un percorso costellato di cartelli stradali, e grazie a specifici occhiali hanno sperimentato la visione alterata che dà lo stato di ebbrezza alcolica e capito le estreme difficoltà nell'essere reattivi in certe condizioni.

Grazie ad un esperimento ideato dal pediatra Michael Werth, hanno inoltre verificato le diverse conseguenze di un impatto a circa 38 km/h con o senza casco. Con i Vigili del Fuoco hanno osservato come si spegne una macchina infuocata e le procedure di pronto soccorso dei volontari del 118 in caso di incidente. La presenza qualificante del Pullman Azzurro della Polizia di Stato, inoltre, è parte fondamentale del programma di educazione stradale nazionale denominato «Icarus».

Le lezioni di tecnica di guida sono state tenute dall'Assistente capo della Polizia di Stato, Norberto Naummi, istruttore qualificato della Federazione Motociclistica Italiana e detentore di due record mondiali di endurance no-stop. «Siamo molto orgogliosi – ci ha detto il dottor Naummi - di essere riusciti negli anni a mettere insieme varie eccellenze del nostro territorio per riuscire a dare ai nostri ragazzi informazioni sempre più





accurate ed aggiornate riguardo i temi della sicurezza stradale, oltre a potere insegnare loro sia la tecnica di guida che la corretta gestione del mezzo in un percorso stradale. I numerosi consensi che raccogliamo, sia dai ragazzi stessi che dai loro genitori, ci danno l'energia per continuare questa esperienza nei prossimi anni, sicuri che il diffondersi di comportamenti virtuosi in strada sia la condizione fondamentale per diminuire il numero d'incidenti e la loro gravità». L'addetto al coordinamento e controllo della Polizia Municipale, Enzo Viola, ha aggiunto: «il progetto del corso integrato di educazione stradale nasce come un investimento sul futuro, accompagnando i ragazzi in un percorso formativo, articolato e strutturato in maniera divertente per spiegare loro nozioni e comportamenti corretti nella circolazione stradale e nell'interpretazione delle norme. Il tutto viene finalizzato con lo stage pratico in autodromo; in cinque anni il Comune di Varano de' Melegari ha comprato caschi, protezioni, guanti, cartelli, segnaletica, strumenti multimediali: per questo lo stage non è solamente un «giro in motorino», ma una vera e propria presa di coscienza di quello



che comporta guidare un mezzo, del divertimento, ma anche dei pericoli e delle conseguenze. Ho sempre pensato che il lavoro dell'Ente Pubblico debba essere anche questo, fornire nozioni corrette attraverso professionisti del settore in modo gratuito; per questo vi è la partecipazione di tutte le forze dell'Ordine e del soccorso del territorio, poiché quando investiamo sul futuro dei nostri ragazzi lo dobbiamo fare professionalmente».

DALLARA, LA SICUREZZA SEMPRE AL PRIMO POSTO

Alessandro Santini, responsabile della comunicazione Dallara, ha dichiarato: «l'Ingegnere Dallara e l'azienda Dallara in generale hanno sempre considerato la sicurezza un aspetto fondamentale nella progettazione e produzione di vetture da competizione. La sicurezza in pista è importante, ma è ancora più importante quella in strada. Si va forte in pista, dove ci sono regolamenti, strutture di sicurezza, telai progettati ad hoc. In strada occorre maggiore prudenza perché si possono presentare situazioni imprevedibili, ci sono le altre vetture, i segnali, condizioni atmosferiche a volte difficili. Siamo sponsor convinti di questo progetto che è

portato avanti da addetti ai lavori competenti, che avvicina i ragazzi a queste tematiche facendoli divertire e mettendoli in gioco con prove pratiche, perché «si legge e si dimentica, si guarda e si ricorda, si fa e si impara»».

UN BILANCIO DA MIGLIORARE

Ricordiamo che l'Italia è il paese europeo con il più alto numero di collisioni tra i veicoli con esiti mortali e che nel 2011 sono morte in strada quasi 4.000 persone e circa 300.000 sono rimaste ferite e/o invalide. Di questi morti, circa 1.000 erano a bordo di due ruote: praticamente un morto ogni otto ore. Questi corsi sono fondamentali nell'istruire i giovani sul valore della cultura della sicurezza stradale, concorrendo ad elevare gli standard di sicurezza che essi adottano quando guideranno un motorino o un automobile.

Sono inoltre di grande valore culturale e simbolico in quanto permettono ai ragazzi di identificare nei tutori dell'ordine non solo figure istituzionali che reprimono le infrazioni al codice della strada mediante le specifiche sanzioni, ma soprattutto persone qualificate e disponibili a mettersi al loro servizio.

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