



--- A lezione dal professor Todt ---

Napoli. Il 16 aprile 2004 nell'Aula Magna del complesso Universitario di Monte Sant'Angelo della Federico II, si è tenuto un convegno presieduto dal Rettore Guido Trombetti nel quale sono intervenuti il Direttore Sportivo della Ferrari Jean Todt ed il Presidente della Piaggio Piero Ferrari.

L'incontro, di circa un'ora, ha spaziato su vari temi, ma il momento più interessante è stato sicuramente il momento del dialogo tra il Direttore Sportivo e gli studenti che si trovavano nell'aula magna, strapiena.

Le domande sono state a tutto campo, a parte il dubbio se sia stato Schumacher ha rendere grande la Ferrari o se la Ferrari abbia reso grande Schumacher, alla quale Jean Todt ha risposto che sono stati i due ingredienti fondamentali per il rilancio di una squadra che aveva già in parte ricostruito nei suoi precedenti tre anni di direzione corse, (in Ferrari dal primo luglio 1993, stagione nera visto che a quella data la Ferrari aveva raccolto appena 14 punti nella classifica costruttori). Ricordando che la Rossa di Maranello aveva vinto una gara con Berger nel 1994 a Hockenheim ed una con Alesi a Montreal nel 1995, ha ricordato come nel 1996, l'arrivo dell'allora due volte Campione del Mondo tedesco, contribuì ad una parziale rinascita della Ferrari che in quell'anno vinse 3 gran premi.

Indubbiamente le domande più interessanti sono state quelle di carattere tecnico come ad esempio quella di uno studente che ha chiesto se fosse stata la Bridgestone, fornitrice dei pneumatici, ad adattarsi alla monoposto o il contrario. A tale quesito Todt ha risposto che entrambe le società hanno fatto un grande lavoro di limatura dei gap tecnici che l'anno scorso avevano reso ad un certo punto il Campionato del Mondo al cardiopalma soprattutto nelle fasi estive di luglio ed agosto, quando le monoposto avversarie (in modo particolare le Williams-BMW) gommate Michelin, favorite dalla superiorità dei propri pneumatici specie in condizioni di alte temperature avevano messo in discussione la leadership ferrarista.

Le altre domande dei ragazzi sono stati relativi al grado di valutazione dei corsi post laurea come i dottorati da parte della Società per l'assunzione, e soprattutto se era necessario avere una grande esperienza pregressa. Ricordando quando il Drake in persona aveva assunto il neolaureato in Ingegneria Paolo Martinelli (Direzione Motori), ha lasciato intendere che quello che più conta è la voglia di vincere e di fare squadra.

Le altre domande sono state fatte in relazione all'informatica (tra cui anche quella del Prof. Antonio Mazzeo DIPARTIMENTO DI INFORMATICA E

SISTEMISTICA dell'ateneo Federiciano) che ha posto una interessante domanda relativa allo sviluppo dell'informatica sulle monoposto e se questo sviluppo sia fatto da Società italiane.

Jean Todt ha risposto che il futuro è nello sviluppo delle monoposto considerando anche il fatto che molte delle comunicazioni che avvengono durante la gara (la famosa telemetria) sono il risultato di un intenso sviluppo sia nel campo informatico che in quello elettronico.

Altra domanda (fatta dal sottoscritto) è stata quella relativa al discorso dell'affidabilità dei motori delle monoposto, e come questa viene gestita in fase progettuale dal calcolatore alla pista.

La risposta si è incentrata su come i motori che escono dal progetto vengono poi realizzati a mano in fabbrica, come volle il suo fondatore, e su quanti test si effettuano sul banco prova prima di essere montati sulle monoposto per affrontare il duro weekend.

C'è da notare che, in relazione alle nuove regole del mondiale di quest'anno (secondo il parere di molti fatte appositamente per sfavorire la Rossa di Maranello) il motore non può essere né cambiato né ritoccato durante tutto il weekend di gara (mentre fino allo scorso anno era possibile avere la macchina da pole e quella da gara con due differenti motorizzazioni).

Ciò ha comportato lo sviluppo di motorizzazioni che devono supportare non solo i classici 350 - 400 Km da fare nella sola gara, ma anche i circa 1000Km effettuati nell'intero weekend

Sfortunatamente i numerosi impegni del Presidente della Piaggio e quelli del Direttore Sportivo della Ferrari, non hanno dato l'opportunità a tutti gli studenti interessati di poter avere dai due la risposta ai propri quesiti.

Infatti dopo circa un'ora e una ventina di domande gli organizzatori sono stati costretti ad interrompere le domande.

Il Prof. Vincenzo Naso del DIPARTIMENTO DI ENERGETICA, TERMOFLUIDODINAMICA APPLICATA E CONDIZ. AMBIENTALE ha esortato i due ospiti a continuare a mantenere alto il nome dell'Italia e quello della Ferrari.

Nonostante il convegno sia stato organizzato nel giorno tradizionalmente di minore affluenza di studenti e nonostante la scarsa e tardiva pubblicità (addirittura la maggior parte di studenti presenti ha avuto la notizia da un passaparola generale a pochi minuti dall'inizio dell'evento) l'Aula Magna del complesso Universitario di Monte Sant'Angelo ha fatto registrare il tutto esaurito con numerose persone in piedi.

Questo testimonia la grande passione degli studenti e in generale di tutta la città di Napoli per le vicende della Ferrari.

Giovanni Di Cecca