

sabato 28 luglio 2001

lo sport

rUnità 15

Dopo l'allarme lanciato da Hakkinen: «Come pilota sfrutto al massimo il mezzo, come uomo mi chiedo se non sia il caso di "frenare"»

Bolidi F1, così potenti così fragili

L'ingegnere Stirano: «I progettisti "limano", poi zavorrano e la rottura è sempre in agguato»

Lodovico Basalù

HOCHENHEIM «Come pilota sono sempre contento quando la macchina va più forte. Per noi non esistono limiti. Se un ingegnere ci fornisce una monopo-
sto monstre siamo ben lieti di sfruttarla al massimo. Come uomo comincio a riflettere, perché mi rendo che con queste prestazioni, se si rompe qualcosa oltre i 300 km/h o addirittura 360, come qui a Hockenheim, c'è ben poco da fare. Sì, forse bisognerebbe rallentare un po' queste macchine». Parole di uno sprovveduto? Di un fione? No, parole di Hakkinen, due volte campione del mondo. Che nei giorni scorsi non si è fatto pregare per dire la sua sui troppi incidenti che stanno caratterizzando questa stagione di F.1. Anche il finlandese è uscito in prova a Monza, come Schumacher, che in gara, per questo GP di Germania, utilizzerà il motore 050 da qualifica, ancora più potente, per cercare di contrastare soprattutto la BMW, i cui motori spingono le Williams di Ralf Schumacher e Juan Pablo Montoya. Hakkinen qui, due anni fa, provò un grande spavento, volando fuori a 330 km/h. E nelle qualifiche di domani si prevedono punte di velocità massima mai raggiunte dalle F.1. Sulle preoccupazioni di Hakkinen abbiamo sentito il parere di quel che può essere considerato un esperto del settore, l'ingegnere Giorgio Stirano. Stirano, laureatosi nel 1975 in ingegneria aeronautica a Torino, è stato progettista alla Osella, all'Alfa Romeo e alla Forti, ha avuto l'incarico di consulente Williams per il caso Senna e dal 1994 al 2000 è stato uno dei componenti della Commissione Tecnica della FIA.

Ingegnere, molti accusano il mondo della F.1 di essere arrivato a un limite troppo alto di prestazioni. È vero, secondo lei? Anche in passato abbiamo vissuto periodi analoghi, del resto.

«Infatti. Sono problemi semplici e noti. Che si ripetono ciclicamente. La FIA fa di tutto per limitare le prestazioni, ma puntualmente i progetti-

Gp di Germania, Irvine vola nelle libere

Eddie Irvine, con la sua monoposto della Jaguar, è arrivato primo nelle prove libere per il Gran Premio di Germania, che si corre domani sul circuito di Hockenheim, lasciandosi dietro i piloti favoriti sul circuito, dove ha vinto un Gran Premio due anni fa, con la scuderia Ferrari. L'irlandese Irvine si è piazzato primo con un tempo di un minuto, 41 secondi e 424 millesimi di secondo, seguito dal colombiano della Williams motorizzata dalla BMW Juan Pablo Montoya, che ha terminato il percorso dopo un minuto, 41 secondi e 487 millesimi. Terzo è arrivato il finlandese due volte campione del mondo Mika Hakkinen, con un tempo di 1'41"949 al volante della sua McLaren Mercedes. Rubens Barrichello, che ha vinto la prima e, per il momento, unica gara della propria carriera proprio qui, un anno fa, al Gran Premio di Germania, ha fatto registrare il quarto tempo (1'43"53). Michael Schumacher, è arrivato quinto, guadagnando sei decimi di secondo rispetto al suo deludente tempo delle mattine, ma scendendo comunque di una posizione.



La Ferrari di Schumacher durante una sosta ai box del circuito di Hockenheim

sti lavorano e riescono a tornare alle prestazioni di prima e addirittura a superarle. Un'auto di F1 pesa in realtà 440 chili; C'è dunque una estremizzazione dei pezzi meccanici. E infatti abbiamo visto cosa succede e non solo alla Ferrari».

Ma il regolamento prevede che la macchina pesi 605 chili con il pilota...

«Certo, solo che questo peso viene raggiunto con della zavorra che viene applicata sulle monoposto. Ad-drittura 80 chili di zavorra. Mi sem-

bradavvero esagerato. In pratica si dà la possibilità ai progettisti di "limare" su tutto; sospensioni comprese. Ogni componente della macchina è quindi al limite della rottura, anche se vengono effettuate varie prove in laboratorio. Io lascerei al massimo 20 chili di zavorra, in modo che tutti sarebbero costretti a rinforzare i vari organi meccanici. Per fortuna, come abbiamo visto negli incidenti di quest'anno, gli abitacoli sono delle vere e proprie cellule di sopravvivenza per il pilota. Però non si può sempre contare sulla

buona sorte». **Quali sono in particolare gli elementi da modificare?**

«Oddio, basta pensare alle sospensioni. Anche queste sono in carbonio. Bel materiale, per carità. Ma le sospensioni sono certo sottodimensionate, per favorire aerodinamica e leggerezza. Quando si viaggia oltre i 300 km/h, i carichi aerodinamici sono im-pressionanti, oltre i 3000 chili nella zona posteriore. Non a caso gli incidenti più spettacolari capitano alla squadre top, come dimostrano Ferr-

ari, McLaren o anche la Jordan. Sono quelle che rischiano di più allo scopo di guadagnare anche solo pochi millesimi sull'avversario».

E i piloti? Non sono arrivati al limite umano di sopportazione?

«Non direi proprio. I piloti sono anche degli atleti e poi non devono certo subire le sollecitazioni che si hanno a bordo di un aereo da caccia. Credo che la preoccupazione di Hakkinen sia solo umana, legata a quell'istinto di sopravvivenza che c'è

in ognuno di noi. Oltre i 300 km/h, se si rompe qualcosa, c'è ben poco da fare, come dice il finlandese. Non c'entra il talento».

E c'è poi delle gomme...
«Ah, certo. La presenza di due Co-struttori, Bridgestone e Michelin, ha fatto impennare le prestazioni. È normale anche questo, è sempre accaduto. Sono gomme che durano al massimo 100 chilometri. Sono scanalate ma diventano in pratica delle slick. Come dicevo prima, fatta la legge, trovato l'inganno».

Fiorentina, la Procura ordina ispezione giudiziaria sui bilanci

FIRENZE La procura della repubblica di Firenze ha chiesto al tribunale civile di disporre una ispezione giudiziaria dei bilanci della Fiorentina calcio e, ritenendo che siano state compiute delle irregolarità amministrative, di revocare gli attuali amministratori e di nominare un amministratore giudiziario. Il tribunale ha già fissato per il 16 agosto l'udienza in cui verrà deciso se accogliere l'istanza della procura, presentata tre giorni fa. L'udienza si terrà nell'aula bunker di Via Paolieri. Le presunte irregolarità amministrative nella gestione della Fiorentina, ha spiegato il procuratore aggiunto Francesco Fleury, riguarderebbero il passaggio di fondi dalla società viola ad altre società del gruppo e sarebbero addebitabili direttamente a Vittorio Cecchi Gori. Come presidente della società, Cecchi Gori avrebbe effettuato quei trasferimenti di fondi senza chiedere l'autorizzazione del consiglio di amministrazione. Un comportamento che per ora, ha rilevato Fleury, non configura alcun tipo di reato (il procedimento è infatti rubricato nel Registro degli atti civili della procura) ma che, nel caso venisse dichiarato il fallimento della società, potrebbe generare un procedimento per bancarotta fraudolenta per distrazione. Al centro dell'istanza, firmata dal procuratore aggiunto Rosario Minna e dai pm Luca Turco e Gabriele Mazzotta, titolari anche dell'inchiesta che vede indagato Cecchi Gori e due suoi collaboratori per riciclaggio in relazione a una operazione finanziaria che risale al 1999, tre episodi dello stesso anno. Il passaggio alla Finmavi (la finanziaria del gruppo) di quasi 67 miliardi di lire arrivati nelle casse della Fiorentina dalla banca d'affari Merrill Lynch; il trasferimento alla stessa Finmavi di 16 dei 29 miliardi di lire ricavati dalla vendita del giocatore Edmundo, sempre nel 1999; e infine altre somme di difficili quantificazioni, provenienti di anticipi della Stream per i diritti tv sulle partite di calcio, girate sempre alla finanziaria di famiglia fra il 1999 e il 2000. Passaggi di fondi che, secondo Fleury, il consiglio di amministrazione della Fiorentina non avrebbe mai deliberato.

GRATIS UNA SETTIMANA AL MARE

Soggiorno di una settimana in un appartamento per 2 persone mare o monti per acquisti anche cumulativi superiori ai tre milioni
Validità ticket mesi 12 - OFFERTA VALIDA FINO AL 31 LUGLIO 2001



Pronto Parquet Iroko
£.65.000 al mq.



Cabinato
Vasca Doccia
con
Idromassaggio
£.4.500.000



Cabina
Idromassaggio
£.1.850.000



Box
Doccia
Metacrilato
£.199.000



Porte
per Interni
da £.319.000 pz



Porta Blindata
£.890.000 pz



Vasca Idromassaggio
£.1.190.000 pz



Rubinetti Miscelatori
3 pezzi £.290.000

Parquet in Laminato
£.27.000 mtq



Infissi
da £.577.000

Grés £.12.000
Klinker £.15.000
Monocottura £.10.000

Doghe in Legno
per pareti in pino
£.14.900mtq



4 pz/Sanitari
1 bidet
1 lavandino
1 wc
1 colonna
£.249.000

Prezzi IVA inclusa

Inoltre fine di serie: Linoleum, Battiscopa, Autobloccanti, Porfido, Maioliche, per bagni e pavimenti, Carta da parati L. 10.000 al rotolo

DH FLOOR

V. Emilia 41/d - Lavino di Mezzo - Anzola E. (Bo) Tel. 051/73.43.14 - Sabato e Domenica aperto
V.le Oriani 17 A/B/C - Bologna Tel. 051/309613 - Sabato e Domenica chiuso