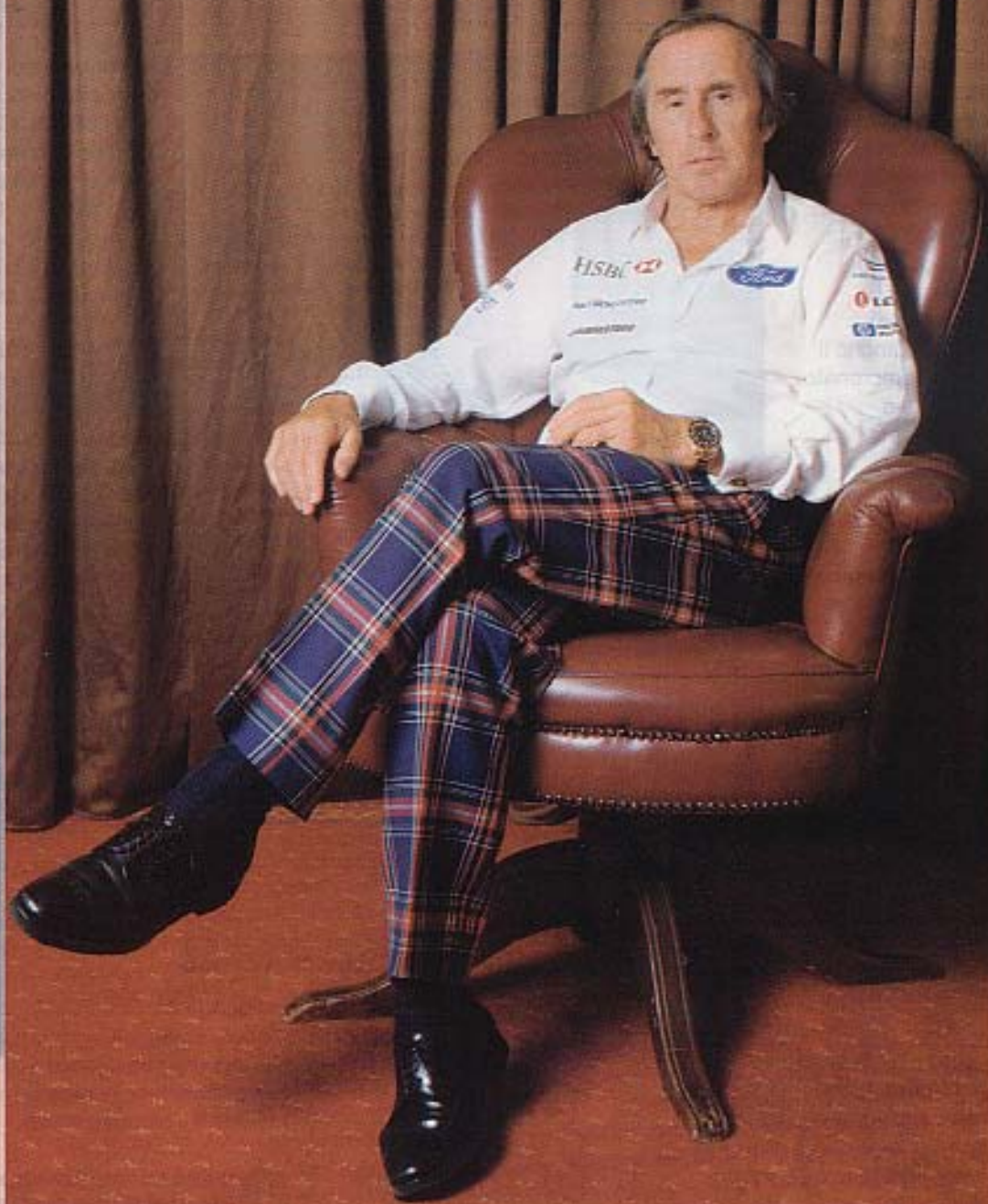


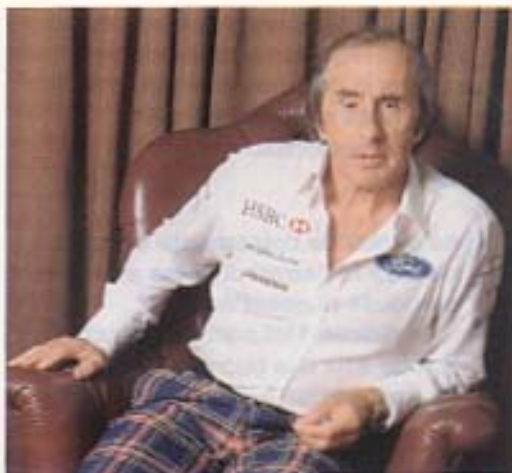
*4
chiacchiere
con...*

TECNOLOGIE MECCANICHE

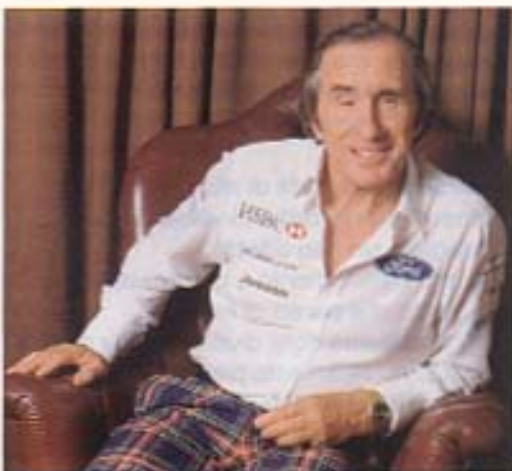


Jackie Stewart

4 chiacchiere con...



I CAD ha la massima importanza, e' una risorsa strategica. La nostra è stata la prima squadra di Formula 1 a progettare un'auto completamente con il CAD. Nel nostro ufficio tecnico non ci sono tavoli da disegno. Non abbiamo usato mai altro che il computer. Non è una soluzione facile. Sotto questo aspetto devo dire che l'ottimo rapporto con Unigraphics Solutions e con Hewlett Packard, che ci hanno fornito rispettivamente il software e l'hardware ci ha aiutato non poco. In particolare Unigraphics Solutions non solo ci ha fornito il Software, ma ha anche provveduto alla formazione dei tecnici che con il CAD lavorano ogni giorno. Un lavoro impegnativo e di grande delicatezza che è stato svolto nel modo migliore. Direi che sotto questo punto di



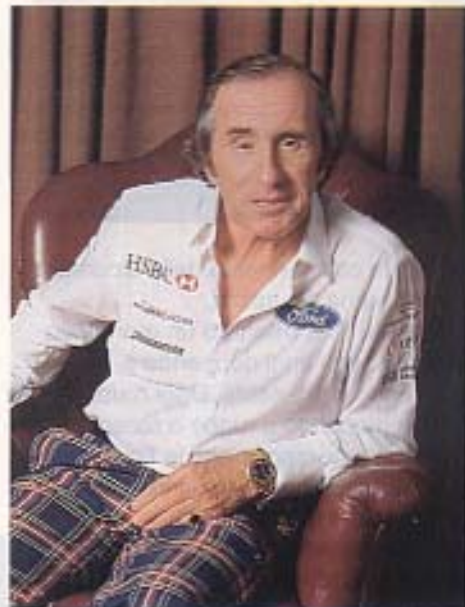
premio del Sudafrica di Formula 1 conquistando il suo primo punto iridato

- Nello stesso anno a Monza vince la sua prima gara di Formula 1
- A Monza nel 1969 conquista il primo di tre titoli mondiali (1969, 1971, 1973)
- Il suo primato di 27 GP vinti ha resistito per vent'anni e ancora oggi detiene il miglior rapporto tra gare disputate (99) e vinte.
- Nel 1997 è tornato al mondo delle corse fondando con il figlio Paul una scuderia che porta il suo cognome.
- Nel mese di settembre di quest'anno ha annunciato la cessione del proprio team alla Ford che schiererà le auto con il marchio Jaguar, lasciando a lui la gestione della squadra.
- Nel gran Premio d'Europa del 26 settembre scorso una sua auto vince il suo primo gran premio e un'altra si piazza al terzo posto. Ma una scuderia della Formula 1 odierna ha impiegato così poco tempo per passare dal debutto alla vittoria

vista Unigraphics Solutions e Hewlett Packard hanno fatto un lavoro di grande importanza e che ha dato risultati ottimi.

Dagli anni '50, dai tempi di Ascari e Farina, non c'è più stato un italiano che abbia vinto il campionato costruttori di Formula 1. Secondo lei Perché?

Una delle cause può essere che gli italiani tendono a farsi guidare molto anche dal cuore. Penso che un pilota



professionista di grande successo debba essere capace di pensare in modo molto clinico, molto concreto. Penso che gli italiani siano più passionali. Non c'è dubbio che la passione e il talento siano doti meravigliose e indispensabili per fare il pilota, ma credo che per vincere un campionato del mondo si debba essere anche capaci di una freddezza mentale superiore alla media. Non basta l'istinto.

Sicurezza e prestazioni: dove sta il giusto equilibrio?

Non sono sicuro che ci sia un equilibrio. Ci sono soprattutto delle priorità, delle responsabilità verso il pilota, che vanno



4 chiacchiere con...

di Paolo Beducci

Mr. Stewart proprio qui a Monza trent'anni fa lei vinse il suo primo titolo mondiale di pilota.

Che ricordi ha di quel giorno?

È stato un giorno di grande importanza nella mia vita.

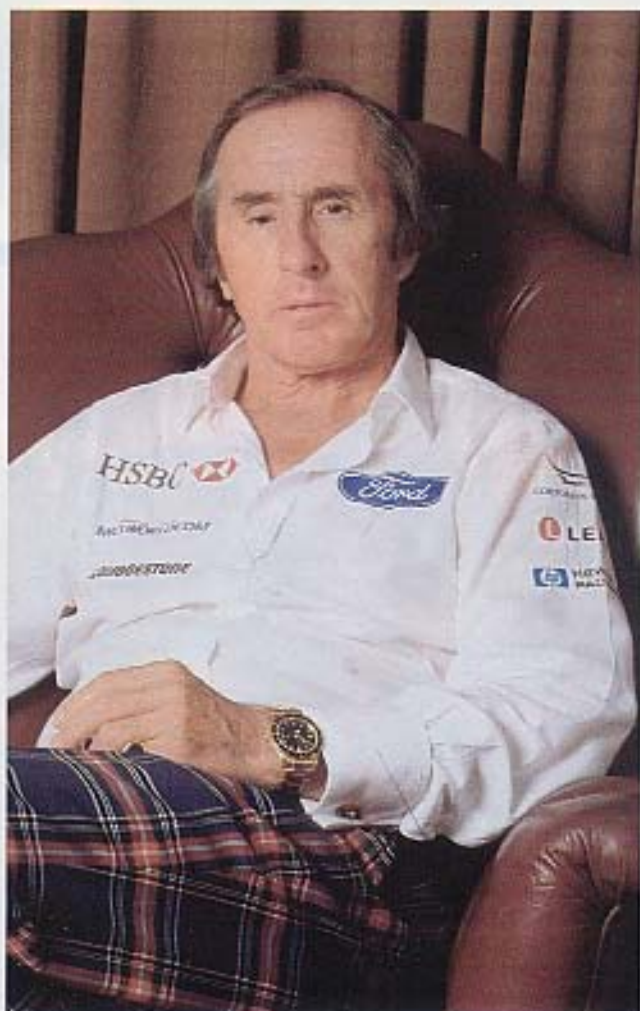
Diventare campione del mondo era per me, ovviamente, importante. Ma a Monza ho vinto anche il mio terzo e ultimo Campionato del Mondo. È stata una giornata molto eccitante anche perché vinsi la gara con un vantaggio molto piccolo.

Che differenze ci sono fra il lavoro di pilota e quello di costruttore di Formula 1, qual è il ruolo più difficile?

Quando fai il costruttore devi gestire un'azienda in cui lavorano molte persone, hai delle grandi pressioni finanziarie, delle responsabilità economiche, sei in un grande business. Guidare un'auto di Formula 1, se paragonato al mestiere di costruttore, è relativamente facile!

Fra lei e la Ford c'è un sodalizio che dura da molti anni, tanto che lei ha ceduto la sua scuderia alla Ford e l'anno prossimo correrà con il marchio Jaguar. È un rapporto di lavoro molto fruttuoso.

Ho una collaborazione con la Ford che dura da trentacinque anni. I miei tre titoli mondiali li ho vinti con un motore Ford. Venticinque delle mie ventisette vittorie in Gran Premi sono state ottenute con motori Ford. I miei rapporti con Ford sono stati sempre grandi. Anche quando ho deciso di mettermi, con mio figlio Paul, a fare il costruttore mi è sembrato ovvio



continuare nel rapporto con la Ford che ci fornisce i motori dieci cilindri. Così la scelta di cedere il controllo azionario della squadra a loro è stato naturale perché significa che il nostro futuro sarà ancora insieme e più ricco di possibilità di successo.

Ha mai guidato la Formula 1 che porta il suo nome?

Si, l'ho guidata a Silverstone. È stata una cosa molto bella da fare: non avevo mai guidato un'auto con il mio nome! Ero con mio figlio Paul ed avevamo una macchina per uno, è stata proprio una bella emozione.

C'è molta differenza fra le auto di quando correva lei e le auto di oggi?

Ci sono differenze, sicuro. Ma molte meno di quanto si possa essere portati a pensare. Perché un pilota di Grand Prix è come un camaleonte. Guida la macchina, la sente....

Chi è Jackie Stewart

- Nato a Dumbarton (Scozia) nel 1939
- È stato negli anni '60 nella squadra scozzese di tiro al piattello partecipando a diversi campionati e alle selezioni per le Olimpiadi di Roma del 1960
- Debutta nel mondo delle corse, correndo per Ken Tyrrel, nel 1963
- Nel 1965 debutta con una BRM nel Gran

indipendentemente dal fatto che sia una macchina degli anni '60, '70, '80 o del 1999. No, per me non ci sono stati grandi cambiamenti nelle prestazioni e nel modo di guidare fra ieri e oggi.

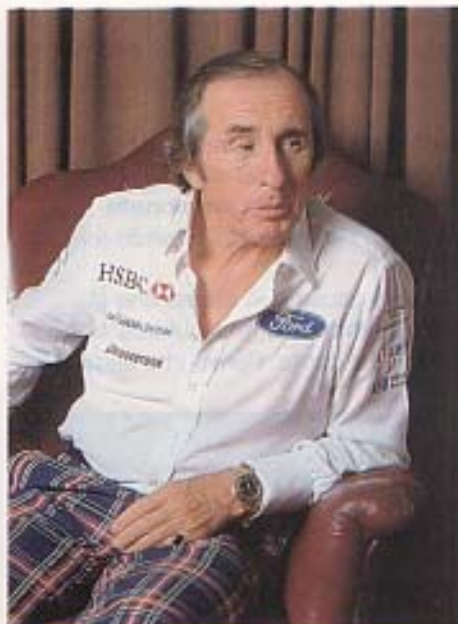
Quante persone lavorano per la Stewart Grand Prix? E quante nel settore della progettazione?

Al momento la squadra è composta di circa 260 persone; quelle delegate alla progettazione sono complessivamente circa trenta.

Che importanza ha la progettazione CAD in una squadra di Formula 1?



4 chiacchiere con...



perseguite con la ricerca della sicurezza, della massima sicurezza. La Formula 1 ha ottenuto un grandioso successo negli anni riducendo e rimuovendo molti rischi. Oggi muoiono più persone giocando a rugby o facendo boxe o andando in montagna che in Formula 1. Si è fatta molta strada nella sicurezza. Il nostro sport è diventato molto responsabile verso la sicurezza e sta lavorando per accrescerla ogni giorno di più. La ricerca delle prestazioni invece è naturale per gli ingegneri. Creano la velocità, le prestazioni, ma anche barriere nuove per assorbire gli urti, muri di gomme. Ma non si deve dimenticare che la sicurezza oggi non è solo quella in pista o sulle macchine; ma un ruolo di importanza capitale lo svolge l'assistenza medica che



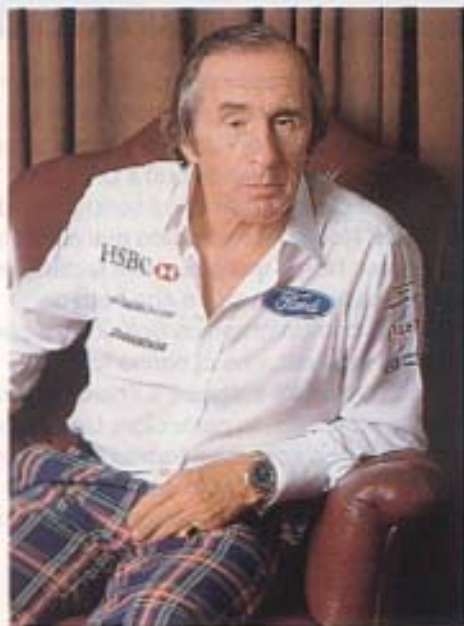
“Il CAD è una risorsa strategica: la nostra è stata la prima squadra di Formula 1 a progettare un'auto completamente con il CAD”

“Le prestazioni non devono avere la priorità sulla sicurezza: la Formula 1 ha ottenuto un grandioso successo rimuovendo negli anni molti rischi”

In Formula 1 è semplicemente fantastica. C'è una sola regola che non bisogna dimenticare: le prestazioni non devono avere la priorità sulla sicurezza. Mai. Sarebbe da irresponsabili agire diversamente.

Una domanda tipicamente italiana: riuscirà la Ferrari di Irvine a vincere il mondiale di quest'anno?

E molto difficile. McLaren è la macchina più forte e ha due buoni piloti. Ferrari non è allo stesso livello della McLaren.



per ora. Mi piacerebbe che Eddie vencesse il campionato, ma sarà difficile. Penso quindi che alla fine Mikka Hakkinen ce la farà a vincere il Campionato.

Infine la domanda di rito per tutti i nostri intervistati: ci indichi un suo pregio e un suo difetto

Sono molto attento a tutti i dettagli. Tanto che penso di essere il "presidente della divisione delle piccole cose": sono veramente pieno di attenzioni verso i particolari. Il difetto è che mi appassiono moltissimo alle cose che faccio; a volte troppo.