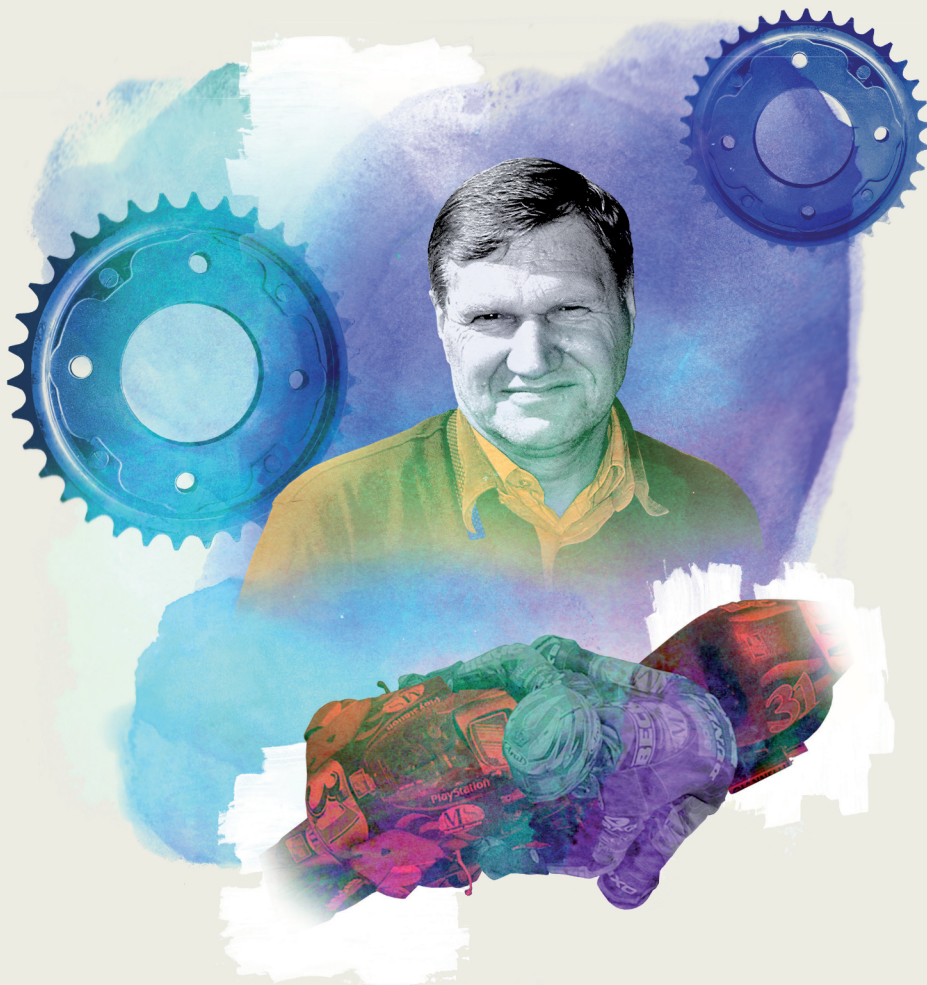


LA STANZA DEI PERCHÉ di Jan Witteveen

Illustrazione di GlueKit

Ancora oggi, nel paddock, tutti lo chiamano *l'ingegnere*. Da giovane correva in 125 con motori realizzati con le sue mani. Insieme a marchi come Hercules-DKW, Simonini, Gilera, Bimota-Adriatica, Aprilia, Cagiva e Husqvarna ha progettato e sviluppato propulsori che hanno fatto storia. E che, soprattutto, hanno vinto 40 Mondiali tra Enduro, Motocross e Velocità.

(TEORIA E TECNICA MOTORISTICA SPIEGATA AI PROFANI)



ANCHE IL CAPOTECNICO È UN PRECARIO

L'ultimo trend della MotoGP è sostituire il caposquadra. Lo vogliono i piloti, ecco perché

Nelle squadre più importanti della MotoGP cambiano gli schieramenti. Non dei piloti, dei tecnici. Silvano Galbusera, capotecnico in Superbike prima di Spies e poi di Melandri, torna alla Yamaha e sostituisce Jeremy Burgess nel box di Valentino Rossi seppure non abbia mai lavorato su una MotoGP. Per volere del pilota. Alla Honda, nel box di Marquez si rivedono gli spagnoli del suo vecchio team di Moto2 a prendere il posto di Cristian Ga-

barrini, Bruno Leoni, Giulio Nava e Filippo Brunetti. Sempre per volere del pilota. Il nuovo telemetrista, Hugo Brucher, non ha mai lavorato su una MotoGP. Nel box di Pedrosa addio allo storico manager e consigliere Alberto Puig. Per volere del pilota. Alla Ducati cambia addirittura il capo del reparto corse, arriva Gigi Dall'Igna. Per la gioia dei piloti.

Escludendo quest'ultimo esempio e l'oggettivo bisogno in Ducati di dare una svolta alla sua situazione negativa, **sembra che il potere delle star della MotoGP sia decisamente maggiore che in passato. È una tendenza abbastanza recente che la squadra di tecnici segua il pilota nei suoi cambi di marca.** Ai miei tempi da responsabile del reparto corse Aprilia non l'avrei mai accettato. Sapevo bene quale fosse l'importanza di una squadra unita e serena, perché è normale cercare di mettere il pilota a suo agio, circondandolo di persone che nel lungo periodo diventano come una famiglia a sé. Tanto che **la gestione di un pilota e della sua squadra risultano proprio una faccenda personale, quasi privata,** comunque sempre mol-

to delicata. L'armonia all'interno di uno staff di tecnici e meccanici dovrebbe rimanere un patrimonio dell'azienda. Si tratta di uomini che lavorano e viaggiano sempre insieme, spesso con ritmi e pressioni pesanti: **selezionarli, istruirli, amalgamarli e crescerli è un grosso investimento per qualunque reparto corse.** Un capotecnico bravissimo ma con un brutto carattere, inadeguato al lavoro di squadra, non può funzionare. Uno sereno, con una squadra affiatata, può legare con i piloti e sapere come adeguarsi alle diverse situazioni.

Adesso le cose sembrano funzionare diversamente. L'allontanamento di Puig da parte di Pedrosa non ha nulla a che vedere con la sfera tecnica. Ci sono altri motivi, come ritengo che la sostituzione voluta da Rossi non abbia ragioni puramente tecniche. D'altronde **il lavoro di capotecnico nella MotoGP è cambiato. È diventato più gestionale e con più valutazioni da fare, quindi si rischiano più errori.** Un tempo il capotecnico era prima di tutto colui che doveva interpretare le richieste dei piloti e decideva quali modifiche mettere in pratica. Con le MotoGP ogni area della moto (ciclistica, motore, pneumatici) è seguita da uno specialista, poi l'ingegnere di pista raccoglie e analizza i dati registrati. Sono figure altamente specializzate che hanno raccolto parte delle competenze un tempo riservate al caposquadra. **Rimane comunque centrale la figura di chi deve raccogliere e riferire al pilota lo sviluppo della moto.** Ci vuole sempre una persona che si prenda la responsabilità di decidere in ultima analisi quali interventi servono. Il legame fra pilota e caposquadra diventa inevitabilmente anche psicologico. Con la conoscenza reciproca, un pilota impara cosa può chiedere e un caposquadra capisce quanto è sensibile e preciso chi guida, quale strategia è più adatta per ogni gran premio, di cosa ha bisogno quando segnala un problema, come rassicurarlo e spronarlo. Ecco perché credo sia stato concesso tanto ai campioni della MotoGP dove la competizione è salita a livelli altissimi e le differenze fra i migliori si misurano in pochi decimi. Con una pressione tanto elevata, più che un tecnico **il caposquadra è forse diventato un coordinatore, quasi un diplomatico fra pilota e gli ingegneri e i tecnici.**

Questi cambiamenti serviranno a far tornare vincente Valentino Rossi, o a mantenere vincente Marquez? Pedrosa riuscirà finalmente a vincere il titolo MotoGP? La Ducati tornerà competitiva? Scoprirlo sarà uno dei motivi per seguire la stagione di corse che sta per cominciare.