

honsell, uniud, parco scientifico

UDINE

Ferrari e Ducati studiano in Friuli i loro prototipi «virtuali»

Udine

NOSTRA REDAZIONE

(re.ud) Portano in Friuli le piste di Ferrari e Ducati. Sta per sbarcare al Parco tecnologico di Udine la "VI-Grade" per elaborare al computer la progettazione dei bolidi. C'è anche dunque il Friuli nelle vittorie della Ducati nel motomondiale GP, come ha riconosciuto l'ingegner Marco Amorosa, responsabile dei calcoli dinamici dei veicoli per la Ducati Corse. E c'è un po' di Friuli anche nelle Ferrari da Granturismo come ha evidenziato l'ingegner Matteo Lanzavecchia della Ferrari.

C'è un po' di Friuli anche in molte altre industrie automobilistiche, motociclistiche, aeronautiche giapponesi, americane, tedesche e italiane grazie alla VI-Grade, società italo-tedesca con sede tecnica a Tavagnacco, leader nelle tecnologie di simulazione al computer per lo sviluppo dei veicoli. Ma il Friuli potrebbe essere mag-

giormente protagonista se la collaborazione avviata ieri tra VI-Grade, rappresentata dal direttore tecnico Diego Minen, e Friuli Innovazione, rappresentata dal presidente Furio Honsell e dal direttore Fabio Feruglio, dovesse dare i frutti auspicati. Le premesse sono buone, com'è emerso ieri al Parco scientifico di Udine al seminario sulle "tecnologie innovative per la prototipazione virtuale e il testing, i vantaggi offerti dalle nuove frontiere della simulazione meccanica".

«Credo che in questo settore così innovativo, che somma le discipline informatiche a quelle meccaniche - ha detto Honsell - la collaborazione fra Università, Parco scientifico e imprese possa davvero toccare vette d'eccellenza contribuendo a immaginare di sviluppare in Friuli un polo delle tecnologie innovative per la prototipazione virtuale e testing». Ma che cos'è la prototipazione virtuale? Lo ha spiegato lo stesso Minen. «Un tempo si progettava sul-

la carta, si realizzavano dei prototipi che venivano testati. I tempi erano lunghissimi e la scientificità dei test modestissima. Poi ogni modifica introdotta comportava la costruzione di un nuovo prototipo, di nuovi test, di nuove prove. Oggi, con il computer e con le tecnologie di simulazione dice - si può progettare un pezzo, testarlo, verificare come interagisce con altri meccanismi».

Lanzavecchia ha portato l'esempio della F430, 490 cavalli, velocità oltre i 300 chilometri orari, prestazioni di altissimo livello migliorate del 23 per cento rispetto al modello precedente. Impossibile fare test singoli a 300 chilometri all'ora; impossibile testare tutti i meccanismi assieme a una simile velocità. Ci vorrebbero un tempo infinito e una quantità impensabile di macchine da testare. Ecco allora che l'insieme dei test si fa al computer, in modo virtuale, ma così vicino alla realtà da passare sostanzialmente dalla progettazione alla produzione.