

Cuore Rampante

@ MAGAZINE UFFICIALE DELLO
SCUDERIA FERRARI CLUB SAN MARTINO DI BAREGGIO

NUMERO 60 GENNAIO - FEBBRAIO - MARZO 2021



SCUDERIA FERRARI CLUB
SAN MARTINO DI BAREGGIO

SOMMARIO

Start

Editoriale 2

Member 2

Ferrari Universe 5

9

Pitlane 4

La penna ai soci 3

La penna ai soci 8

9

Photo finish 10

10

Start - Ciao Gimax



La notizia arriva come un fulmine a ciel sereno: Gimax si è ammalato di Covid, è ricoverato in terapia intensiva...da allora quasi quotidianamente sento Mirella, la devota moglie, che mi aggiorna. A volte sta meglio, a volte peggio, si negativizza a questo terribile virus ma subentrano complicanze che diventano tali da non poter essere superate e allora Gimax ci lascia il 14 gennaio 2021. La noti-

zia corre veloce all'interno del nostro club: Gimax, nostro socio onorario, era amato da tutti.

Mi piace riportarvi come ne parla Pino Allievi su Formula Passion, perché le sue parole sono bellissime: *"E Gimax? Il più regolare, il più signore nei modi, nessuna stravaganza plateale. Elegante, un occhio sempre attento agli affari alternati con grandi corse negli Sport Prototipi, decine di vittorie ovunque, piazzamenti prestigiosi, titoli, soddisfazioni, la gioia di far correre pure i figli. Ci prova con la Formula 1 ma senza la giusta convinzione: con le monoposto aveva iniziato bene e vinto anche un europeo di F3. Poi un paio di terrificanti incidenti, lo spettro della paralisi, il rientro, altre vittorie, ma a ruote coperte. Conosciuto da tutti, benvenuto. Ma pure abilissimo conferenziere con paradossi da lasciare allibiti, ricordi*



di confidenze con Andretti, Villeneuve, tanti altri. Narrazioni infinite sino a notte fonda, storie spesso condivise con il suo amico Tino Brambilla, nel retrobox di Monza. Con gli alberi verdi dell'estate e quelli colorati dell'autunno che poi perdono le foglie e resta, per sempre, il brusio di tanti discorsi farciti di numeri, di trasferte, di sorpassi mai fatti, di corse vinte solo nel ricordo." (fonte: Formula Passion)



laiciare allibiti, ricordi di confidenze con Andretti, Villeneuve, tanti altri. Narrazioni infinite sino a notte fonda, storie spesso condivise con il suo amico Tino Brambilla, nel retrobox di Monza. Con gli alberi verdi dell'estate e quelli colorati dell'autunno che poi perdono le foglie e resta, per sempre, il brusio di tanti discorsi farciti di numeri, di trasferte, di sorpassi mai fatti, di corse vinte solo nel ricordo." (fonte: Formula Passion)

Tu eri così per noi: un fiume inesauribile di parole, di aneddoti tutti da raccontare. Mancherai a tutti noi caro Gimax, ma siamo certi che le tue corse più belle le stai facendo adesso, lassù, tra le nuvole...

Giusy Costantino



Giusy Costantino,
caporedattore rosa per una
rivista Rosso Scuderia!



Gianluca Zebri,
appassionato fotografo,
esperto di FI, veloce kartista.



Mirco Minghelli,
le sue origini modenesi lo
fanno nascere tifoso di motori,
segue sia le 2 che le 4
ruote

I numeri tondi ci piacciono sempre e questo è un bellissimo traguardo. Siamo al numero 60 di Cuore Rampante! Per 60 volte Cuore Rampante è stato tra le mani dei suoi lettori...per 60 volte i suoi affezionati lettori non si sono stancati di guardare le foto e leggere gli interessanti articoli. Anche durante questo ultimo difficile anno non abbiamo mollato, il nostro magazine è stato comunque un mezzo per sentirvi vicini. Non abbiamo smesso di scrivere, di raccontare del nostro club e delle nostre amate Rosse. E anche oggi, ancora una volta, potete leggere news dalla pista e dalla cucina, sempre Rossa ovviamente, come ci propone il nostro Rodolfo, potete curiosare le notizie dal mondo Alfa e dal mondo Fiat, come ci racconta Sandro, e perché no provare a ritornare bambini leggendo di modellini Ferrari by Lego come ci propone Mirco. Ci apprestiamo a tornare a sentire il rombo dei motori in pista come piaceva a Renato; tutte le squadre hanno presentato le loro monoposto, e ormai l'inizio del Mondiale 2021 è alle porte; porte chiuse, purtroppo...dobbiamo pazientare ancora un po' fino a che questa pandemia lascerà di nuovo il posto alla "normalità". Intanto, in questo inizio di 2021 è stato chiesto a tutti i tesserati di SFC San Martino di Bareggio il rinnovo della fiducia a me, attuale presidente in carica. Ebbene ...sono ancora qui. Un immenso grazie a tutti voi per la fiducia...restiamo in pista e continuiamo a viaggiare insieme verso nuove avventure!

Giusy Costantino
Instagram sfcsanmartinodibareggio

Member — Scuderia Ferrari 2021

Il 26 febbraio alle 14:00, con un video rilasciato in contemporanea mondiale, la Scuderia Ferrari ha presentato i suoi piloti: il "veterano" Charles Leclerc e il nuovo pilota Carlos Sainz jr, già pilota di Toro Rosso, Renault e Mc Laren. Come tutti sappiamo all'inizio del 2020 la Scuderia ha deciso di non rinnovare il contratto a Sebastian Vettel e puntare sul giovane, ma esperto, talento spagnolo. A noi soci di SFC è stata data la possibilità di partecipare via zoom ad una diretta esclusiva con i nostri alfiere rossi e Mattia Binotto, team principal. Esperimento ben riuscito: la diretta è durata circa 45 minuti ed è stata tutta dedicata a noi soci. Ben cinquecento persone da tutto il mondo si sono connesse, e alcuni fortunati soci hanno posto delle domande ai piloti. Mattia Binotto è stato un po' lasciato in disparte, ha parlato poco, ma con quel poco ha lanciato un chiaro messaggio a tutti; per il 2021 la squadra viene prima dei singoli piloti e solo quando la squadra avrà recuperato, almeno in parte, il gap con le altre scuderie, potranno battersi liberamente tra loro. I piloti si sono dimostrati molto disponibili e le domande, alcune più serie e alcune più divertenti, sono state tante. Ad onore del vero, le presentazioni online sono sempre un po' asettiche, ma la situazione in cui viviamo a causa del COVID-19, non permette altro; non dimenticherò mai la mia prima presentazione, nel 2011 a Fiorano, nel circuito di proprietà Ferrari; un freddo boia, la neve, i piloti infreddoliti e Felipe Massa compiere i primi giri con la F150° Italia. Adesso attendiamo con ansia il 10 marzo, giorno in cui vedremo la nuova vettura, la SF21, di cui già girano indiscrezioni sia sulle modifiche aerodinamiche, telaistiche e motoristiche, che sul colore. Dovrebbe, il condizionale è d'obbligo, essere sempre opaca, ma più rossa, un colore che si avvicina al Rosso delle SF1000 che hanno corso il GP numero 1000 della nostra amata Scuderia Ferrari. E attendiamo di sapere se ci sarà ancora qualcosa riservato a noi soci di SFC, incrociamo le dita e attendiamo fiduciosi!

Mirco Minghelli



La penna ai soci — Storia del binomio Lancia – Pininfarina (terza puntata)

Il rapporto di collaborazione tra Lancia e Pininfarina, come già evidenziato in altri articoli pubblicati su "Cuore Rampante", ha permesso alla Lancia di competere sul mercato delle vetture di prestigio



con modelli quali la Dilambda e la Flaminia. Ma in tale binomio si possono annoverare altri modelli indimenticabili che hanno segnato la storia del marchio italiano e ritengo che la Lancia Aurelia abbia testimoniato il grande desiderio di riscatto che ha animato l'Italia nelle difficoltà del dopoguerra. È stato un momento magico dell'evoluzione dell'automobile grazie ad un veicolo che è diventato il simbolo della crescita economica e della fiducia nel progresso del nostro paese. Si tratta di una vettura che ha fatto storia, dato che la sua presentazione è avvenuta negli anni della rinascita sociale ed industriale, ed ha quindi rappresentato il sogno degli anni '50 e del dopoguerra, quando le utilitarie non erano ancora diventate protagoniste della mobilità di massa. Inoltre, la Lancia Aurelia va definita un capolavoro da un punto di vista stilistico ma anche tecnico e meccanico, grazie alle innovazioni tecnologiche di cui è stata portatrice ed ai migliori fornitori simbolo della qualità italiana. Questi sono gli ingredienti di un'auto che si è imposta nel mondo come icona della bellezza, della tecnica e del piacere di vivere. Ciò che dal punto di vista tecnico l'hanno resa una delle auto più ambite della sua epoca è stato il primo motore a 6 cilindri a V (che successivamente ispirò i tecnici della Ferrari nella realizzazione della Dino 1500 c.c.), le 4 sospensioni a ruote indipendenti e lo schema transaxle con il gruppo cambio-differenziale-frizione al retrotreno e per la prima volta incluso nel blocco con un'unica fusione anche il gruppo freni posteriori, posizionati centralmente per ridurre le masse sospese e garantendo così una migliore tenuta di strada. Lo stesso schema fu poi imitato 20 anni dopo nel 1972 dall'Alfa Romeo per la produzione in grande serie dell'Alfetta e mantenuto in seguito anche per l'Alfetta GT, la 90, la Giulietta, la 75 e la SZ. Nell'ambito delle versioni della Lancia Aurelia, è attribuibile a Pininfarina la produzione della B20 GT, dal 1951 al 1958 con 3773 unità su un totale di 3871, e della B24 in 761 unità dal dicembre 1954 al dicembre 1958. La B20 GT è una coupè derivata dalla berlina B10 dalla quale eredita quasi tutte le caratteristiche (dalle sospensioni a quattro ruote indipendenti ai comandi, dal volante al cruscotto). Inoltre, oltre ad essere molto rastremata e di dimensioni contenute la B20 GT si basa su una "monoscocca" a passo accorciato di 20 cm. rispetto alla berlina. D'altro canto, la B24, che è stata in Italia l'oggetto del desiderio per molti rampolli dell'alta borghesia, è nata con il preciso intento di affacciarsi sul ricco mercato nordamericano ma, a causa del prezzo elevato e per un'organizzazione di vendite forse non esente da peccati, le unità che si riuscirono a piazzare furono davvero poche. La situazione è stata, però, simile anche sui mercati europei. Altresì, va sottolineato che la B24 ha avuto un fascino talmente forte che è stata protagonista di famose pellicole cinematografiche come "Il sorpasso" di Dino Risi con Vittorio Gassman e Jean-Louis Trintignant e "Et Dieu créa la femme" di Roger Vadim con Brigitte Bardot. Nel prossimo numero di "Cuore Rampante" scopriremo nel dettaglio le varie versioni di B20 GT e di B24 ed anche alcune versioni speciali. In aggiunta, prenderemo in considerazione le quotazioni delle versioni della Lancia Aurelia più ricercate dai collezionisti.

Pitlane — La passione per il motorsport...



Monza, 1986, Gran Premio d'Italia. Renato è lì, come sempre. Non c'è anno in cui lui sia mancato all'appuntamento con il Tempio della Velocità. In mano una macchina fotografica volta a catturare, in questo caso, il passaggio di Michele Alboreto. Complimenti, splendido scatto considerando che da allora son passati 35 anni. Sempre insieme a te Luca; fin da piccolo gli hai fatto assaporare il profumo della pista. Vogliamo ricordarti così, con la tua passione per il motor sport e per la Ferrari. Sei stato dei nostri nei momenti di convivialità. I più belli con le gambe sotto il tavolo e il bicchiere in mano. CIAO RENATO!

La Redazione di Cuore Rampante



Via Roma, 24
20010 Bareggio (MI)
tel. 02 9013238
autobaroni@libero.it

*Dal 1936 al vostro fianco
col nuovo e con l'usato*



tel. 0290360751
ldavide@gransassocar.com

*Oltre alla vendita e ad una
accurata assistenza, noleg-
gio auto d'epoca con con-
ducente per cerimonie*



*La migliore professionalità
al tuo servizio.*



Via San Domenico 12
2010 Bareggio Mi
tel. 02.90360011
info@artigraficherossanigo.it

*Le tue stampe realizzate con
cura e precisione. Qualità e
puntualità dei lavori eseguiti.*

Ferrari Universe — Fiorano fa 50!

Mentre il nostro Cuore Rampante "fa 60" ...festeggiamo un altro compleanno importante. La pista di Fiorano compie 50 anni! È di prassi, quando sei a Maranello, tenere l'orecchio teso...se qualcuno gira in pista a Fiorano si sente, un meraviglioso rombo riecheggia nell'aria! E allora fai due passi a piedi, fino al cavalcavia e sbirci giù... oltre la rete vedi la pista! E' un posto bello, bellissimo, non solo per quello che rappresenta ma



per quello che è; un tracciato Rosso, il più Rosso del mondo, accarezzato di continuo dalle Ferrari. Di diritto tutte le Rosse GT ed F1 hanno su di lui l'esclusiva iniziazione! Con la sua piazza Michael Schumacher al centro e la sua casa dalle persiane rosse, dagli inizi degli anni 70 ad oggi, questo circuito da vita ad una magia surreale. Si affacciano alla mente nomi come Enzo Ferrari, Mauro Forghieri, Gilles Villeneuve, Dario Benuzzi, René Arnoux, Michael Schumacher... Partorito direttamente dai desideri di Enzo Ferrari, ha superato indenne anni ed anni ed ha visto anche particolari rituali come quando Jacques Villeneuve si è messo al volante della Ferrari 312 T4 di suo padre Gilles, sotto gli occhi di mamma Joann, della sorella Melanie, di Brenda Vernon, la segretaria del Drake, e di Montezemolo, Massa e Alonso, tutti incantanti dall'atmosfera di questo luogo sacro dall'anima corsaiola. O come quando Mick Schumacher ha girato per la prima volta a Fiorano con la F2002 di papà Michael...immagini indelebili nella nostra mente! Buon compleanno Fiorano!

Giusy Costantino



Interno



Esterno



La penna ai soci — La nuova Fiat 500 elettrica (seconda puntata)

Facendo seguito all'introduzione redatta nello scorso numero di "Cuore Rampante" in merito alla Nuova Fiat 500 elettrica, intesa come prima vettura totalmente elettrica per la Fiat, ora ci addenteremo nello specifico sui relativi dettagli tecnici allo scopo di far conoscere al lettore anche questi ulteriori aspetti della nuova nata. La 500 elettrica è disponibile nelle versioni berlina, cabrio e 3+1. La novità è rappresentata dalla versione 3+1 dotata di quattro porte, di cui una che si apre controvento sul lato destro. In merito al tipo di batte-



rie esistono 2 configurazioni: la versione base che ha 95 CV e garantisce un'autonomia di 180 km nel ciclo Wltp e di 240 km in città; inoltre, ha un'accelerazione da 0 a 100 km/h in 9,5 secondi ed una velocità massima di 135 km/h. Per quanto concerne la versione con maggiore autonomia la potenza è pari a 118 CV con una percorrenza fino a 320 km nel ciclo Wltp e 400 km nell'uso urbano; a riguardo dell'accelerazione da 0 a 100 km/h il tempo impiegato è di 9 secondi mentre la velocità massima è di 150 km/h. Le dimensioni della vettura hanno subito, rispetto al modello da cui deriva, un leggero incremento sia in larghezza che in lunghezza, a causa della presenza degli accumulatori. Gli allestimenti disponibili sono tre e cioè Action, Passion e Icon, mentre le modalità di guida per qualsiasi versione ed allestimento sono Normal, Range e Sherpa. Nello specifico la modalità Normal permette di guidare l'auto come una vettura tradizionale; invece la Range consente di guidare il veicolo in modalità one pedal e quindi in fase di rilascio aumentano sia il recupero dell'energia e sia la decelerazione ed è necessario intervenire sul pedale del freno solo in caso di emergenza o per fermare completamente l'auto. D'altro canto, la modalità Sherpa è stata pensata per garantire al guidatore di raggiungere la destinazione impostata oppure una colonnina di ricarica. Infatti, con quest'ultima funzione viene ridotto al massimo il consumo energetico della vettura: la velocità viene limitata a 80 km/h, la risposta dell'acceleratore viene rimodulata e vengono disattivati i sedili riscaldabili ed il climatizzatore (è possibile, comunque, riattivarli manualmente). L'abitacolo ha una qualità percepita alta, altresì è lodevole la solidità con cui le sospensioni assorbono le irregolarità della strada mentre accelerazione e ripresa sono brillanti. La 500 elettrica porta al debutto anche tecnologie inedite per il marchio come l'infotainment Uconnect 5 basato sul sistema operativo Android Automotive, noto per la sua fluidità di funzionamento e rapidità di risposta ai comandi ma anche per simulare un percorso, una sosta durante il viaggio o per trovare una stazione di ricarica. Buona è la qualità del touchscreen, simile a quella degli smartphones che usiamo tutti i giorni. Questo sistema multimediale è compatibile con le modalità wireless sia di Android Auto, sia di Apple CarPlay; inoltre, attraverso il Telematic Box Module, l'infotainment, grazie ad un'app sullo smartphone, consente al proprietario di controllare diversi parametri della vettura da remoto quali ad esempio lo stato di carica e l'autonomia residua delle batterie, la posizione del veicolo e altre informazioni. La Nuova Fiat 500 dispone anche di diversi sistemi di sicurezza e di assistenza alla guida come il Sistema ADAS per la guida assistita di livello 2 con frenata automatica di emergenza, il cruise-control attivo, il sistema di mantenimento attivo della corsia con riconoscimento dei pedoni e dei ciclisti, il riconoscimento della segnaletica stradale, il sensore dell'angolo cieco laterale, le telecamere di manovra a 360°, ecc. I prezzi della versione base partono in Italia da € 25.900, che scendono ad € 19.900 considerando gli incentivi statali mentre per entrare in possesso della versione top di gamma occorre spendere € 29.700 che scendono a 23.700 euro se si detrae l'incentivo statale di 6.000 euro.

Sandro Salis

Ferrari Universe — 488 GTE by Lego

Prima di Natale Rodolfo Pozzi, socio del club e nuova penna di CR, mi invia un'immagine e mi scrive....guarda cosa deve uscire....il modellino replica della Ferrari F488-GTE la #51 che ha partecipato e vinto la mitica 24 ore di Le Mans nel 2019, guidata da Alessandro Pier Guidi, Daniel Serra e James Calado. Subito ho pensato: caspiterina deve essere mia! Così ho iniziato a studiare come farmela regalare. Qui Lego mi è venuta incontro facendola uscire a fine gennaio....e taaaac si accende la lampadina; compio gli anni a febbraio, ecco fatto, occasione trovata. Ai primi di febbraio vado al negozio Lego di San Babila e felice come un bimbo faccio il grande acquisto. Laura ovviamente ha messo sottochiave il regalo: fino al compleanno non si tocca, appoggiata anche da sua mamma che ha contribuito all'acquisto, in pratica più che un regalo è una joint-venture! Grazie all'emergenza COVID e ai week-end arancioni ho iniziato il montaggio; per fortuna Lego ha iniziato a numerare i sacchetti con i pezzi in modo che la costruzione avvenga per step, altrimenti sarebbe un'impresa ciclopica montare il tutto, ben 1677 pezzi, tanti che a furia di infilare pezzi avevo male alla punta delle dita. I pezzi sono stati suddivisi in 5 gruppi composti da 3 sacchetti; degno di nota anche il libretto, direi librone, delle istruzioni, aperto da un servizio fotografico completo della vettura originale e della Lego. Il mitico furgoncino della Famiglia Bradford, il Volkswagen T1 del 1962, aveva avuto questo piccolo problema, ben 1334 pezzi tutti insieme davanti a me, pronti per essere montati, Con circa 6 ore di lavoro suddivise in due giorni ce l'ho fatta e adesso sua maestà la 488-GTE è in bella mostra nel mobile dove trovano posto tutti i miei lego, Iron Man le fa la guardia...la jaguar della formula E e la I-pace che ha disputato un monomarca elettrico a contorno della Formula E sono in zona insieme alla Ducati Panigale V4 e alla F-40 oltre a varie altre Ferrari e un paio di Mini è un bel maggiolino con tanto di frigo da spiaggia pieno di birra ghiacciata e tavola da surf. Devo ammettere che è un replica quasi perfetta, lunga ben 48 cm, e vista nelle foto della presentazione ufficiale si faceva fatica a distinguere l'originale da quella Lego, veramente un ottimo lavoro. Adesso c'è già voglia di un nuovo modello da costruire; ho già qualche idea, ma devo ingrandire l'armadio dove li posiziona, non c'è più spazio.... Chissà se qualcuno ” mi darà il permesso di farlo.

Mirco Minghelli



La penna ai soci — Divertirsi in cucina: Lo Scrigno Ferrari

C'è chi come me ha la capacità di unire in modo abile le sue passioni, e allora ecco che mi metto in cucina a preparare un dolce Rosso Ferrari. L'Emilia Romagna, terra di motori, ci regala anche un ottimo vino: il lambrusco. Volete realizzare con me lo Scrigno Ferrari? ...ecco passo a passo la ricetta. Ingredienti che vi occorrono: una mela, una pera, una confezione di pasta sfoglia già stesa, burro, fecola di patate e del lambrusco. Dopo averle sbucciate, tagliate a cubetti la mela e la pera e fatele cuocere per una decina di minuti (fino a che saranno morbide) nel lambrusco. Scolate i frutti e recuperate il lambrusco utilizzato per la cottura. In degli stampi piccoli imburrati stendete la pasta sfoglia, riempite con la frutta e richiudete lo scrigno. Infornate a 200°C per 25 minuti. Nel frattempo, scaldate a fuoco lento il lambrusco che avete usato per cuocere la frutta e fate addensare aggiungendo fecola di patate quanto basta. Una volta sfornato lo scrigno disponetelo capovolto nel piatto ed irroratelo con la salsa di lambrusco. Ecco a voi lo Scrigno Ferrari! Buona degustazione!

Rodolfo Pozzi



La penna ai soci — La 24h di Daytona

Erano anni che non passavo la notte a vedere una gara endurance così ricca di colpi di scena. Si chiude con un quarto posto in classe GTLM e molte recriminazioni la cinquantanovesima edizione della 24h di Daytona per le Ferrari. Alessandro Pier Guidi, James Calando, Davide Rigon e Jules Gounon hanno portato al tra-



guardo la 488 GTE di Risi Competizione completando la 24 Ore nello stesso giro della Corvette numero 3 vincitrice della corsa. Le vetture di Maranello sono state grandi protagoniste, in particolare nella classe GTD dove la 488 GTE Evo 2020 di AF Corse era in piena lizza per il successo finale, prima di un contatto, a quattro ore dalla bandiera a scacchi, che ha

compromesso la sua corsa. Ritiro a poco meno di tre ore dalla fine per Scuderia Corsa. Una 24h che mi ha tenuto sveglio e che ha mostrato una Ferrari veramente forte ma molto sfortunata. Attendiamo adesso l'altra storica 24h a giugno ...la 24h di Le Mans.



Rodolfo Pozzi

Photo finish — Le gallerie

Chi di noi, viaggiando a bordo della sua auto, non ne ha mai percorsa una? Stiamo parlando delle gallerie. Spesso ci chiediamo: ma come vengono costruite? Cerco di spiegarvelo con parole semplici. Dopo aver preparato l'imbuco e il primo campo di scavo, si parte con la realizzazione vera e propria della galleria, ma come si scava una galleria? Come si fa a sapere che terreni si attraversano? ... Ricordo anni fa un "professorone", di quelli veri, che ne capiscono tanto tanto paragonare lo scavo in galleria ad un'operazione, per prepararti all'operazione comunque puoi fare lastre, tac etc etc, mentre una tac alla galleria è impossibile da fare... Ci si affida quindi a carte geologiche, idrogeologiche e a una serie di sondaggi che vengono fatti dalla superficie; ovviamente si cercano delle zone mirate in cui andare a farli poiché è impensabile bucherellare ogni metro di tutto il tracciato della galleria, costerebbe una fortuna e ci vorrebbero anni e ci sarebbe una mole di dati ingestibile. Grazie a tutti questi dati raccolti si redige un profilo con le indicazioni di geologia, i livelli di falda, e sotto si inserisce tutta una serie di dati che creano un profilo di previsione geologico-geotecnico. In base a questi dati i terreni da scavare vengono suddivisi in 3 categorie: stabile a lungo termine, stabile a breve termine e instabile. Anni fa mi fu fatto da un collega un esempio che ancora adesso utilizzo per spiegare il significato di questi 3 termini. Per il terreno stabile a lungo termine è da immaginare di fare un foro in un formaggio stagionato, tipo parmigiano reggiano, dove il foro rimarrà sempre aperto, anche dopo giorni; per il terreno stabile a breve termine un foro in un formaggio semi stagionato, tipo caciotta, dove il foro tenderà a chiudersi pian piano; per il terreno instabile un formaggio fresco, tipo gorgonzola, dove il foro si richiuderà quasi subito. Da qui derivano tutti gli interventi necessari per lo scavo e gli spessori dei rivestimenti definitivi in calcestruzzo armato e non armato. Si parte da scavo con esplosivo, qualche chiodo qua e là per evitare pericolosi distacchi e spessori di rivestimento minimo, senza armatura, fino a scavi eseguiti con martellone anche solo 80cm alla volta, molto impegnativi, con numerosi interventi di contenimento al fronte di scavo e al contorno, e spessori di rivestimento di notevole spessore e armati. In tutte queste sezioni di scavo entrano in gioco anche i rivestimenti definitivi che al peggiorare delle condizioni geomeccaniche vengono avvicinati al fronte di scavo. Questo metodo di scavo è stato "inventato" da noi italiani, è denominato A.DE.CO R.S. acronimo di Analisi delle Deformazioni Controllate nelle Rocce e nei Sottosuoli ed è stato utilizzato per la prima volta in Francia. Nel corso degli anni è diventato il metodo di scavo più utilizzato in Italia, scelto da Italferr, ASPI, Anas.

...Continua a pag. 11

...Continua da pag. 10

Mi è capitato di avere anche a che fare con il metodo austriaco che è un altro metodo di scavo, più complesso che prevede scavi esagerati e in più fasi, mentre con il sistema A.DE.CO prevede lo scavo a piena sezione, solo quelle di dimensioni molto importanti vengono scavate in più fasi. Estremamente complicata ma molto d' impatto è la stazione del passante ferroviario di Porta Venezia di Milano, vero capolavoro di scavo, realizzata con una tecnica utilizzata molto raramente e detta arco cellulare, che 22 anni fa mi fu chiesto di ricopiare dalla carta con AutoCAD; fu la mia prova d' ammissione alla prima società di ingegneria in cui ho lavorato. Per la cronaca la cosa è andata abbastanza bene e ancora oggi ho a che fare con opere in sotterraneo. Nel prossimo numero continueremo il racconto.

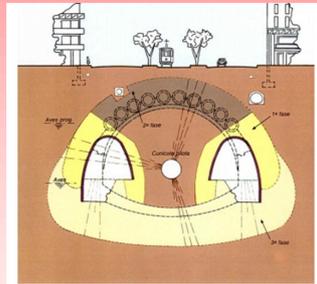


Figura 1 - Sezione trasversale Passante Porta Venezia

Mirco Minghelli

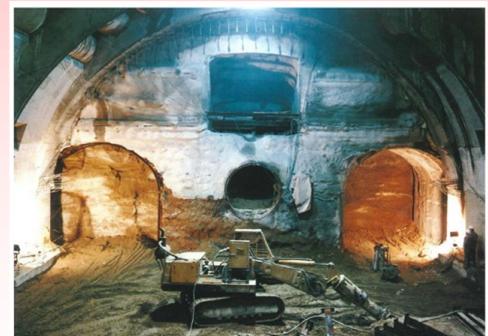


Figura 2 - Vista dello scavo

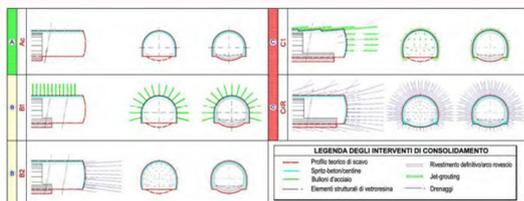


Figura 3 - Sezioni tipo A.DE.CO

Scuderia Ferrari Club San Martino di Bareggio
Via Novara, 4 - 20010 Bareggio (MI)
C.F. 90002260157

website: www.sfcbareggio.it

e-mail: sanmartinodibareggio@scuderiaferrari.club

Presidente: Giusy Costantino
Direttore Sportivo: Luca Zebri
Capo Redattore: Giusy Costantino
Addetti Stampa:

Giusy Costantino
Luca Zebri
Mirco Minghelli

Impaginazione e grafica:

Giusy Costantino
Luca Zebri



Scuderia Ferrari Club San Martino di Bareggio ringrazia i principali sostenitori



Scuderia Ferrari Club San Martino di Bareggio is a member of:



Scuderia Ferrari Club S.c.a.r.l.
c/o Ferrari S.p.A.
Via Abetone Inferiore, 4
41053 Maranello (MO) - Italy

La Redazione ringrazia tutti i soci membri del sodalizio che leggendo Cuore Rampante lo fanno vivere...

GRAZIE GIMAX

