

Cuore Rampante

@MAGAZINE UFFICIALE DELLO
SCUDERIA FERRARI CLUB SAN MARTINO DI BAREGGIO

NUMERO 49 NOVEMBRE-DICEMBRE 2018

Start - Quando le finali sono...mondiali!

Non è una cosa che capita tutti i giorni avere le Finali Mondiali in Italia e men che meno “a casa nostra”, a Monza. Le Finali Mondiali sono infatti tornate per la prima volta a Monza dopo quel lontano 2006 che vide l'addio di Michael Schumacher al mondo delle corse. Su questo circuito leggendario, sport, competizione e passione si sono uniti in quattro giorni pieni di adrenalina dedicati a clienti ed appassionati del Cavallino Rampante. Siamo stati in tanti ad aver preso parte dall'1 al 4 novembre all'edizione 2018 delle Finali Mondiali Ferrari; abbiamo ammirato in una zona del paddock magistralmente allestita le nuovissime Ferrari Monza SP1 e SP2 e la Ferrari 488 Pista Spider. Per quattro giorni, abbiamo assistito nel circuito brianzolo alle ultime gare dei tre campionati Ferrari Challenge e alle speciali sessioni degli esclusivi Programmi XX e F1 Clienti. Monza è uno dei circuiti più iconici, non solo perché è una delle piste storiche, ma soprattutto perché è unica; è infatti considerata l'ultimo vero tempio della velocità del motorsport. Eravamo lì ad ammirare in pista i piloti del Ferrari Challenge che si sono alternati alle sessioni dei Programmi XX e F1 Clienti. Le monoposto di Formula 1 che hanno scritto la storia del Gran Premio italiano di Monza hanno corso di nuovo su questo famoso nastro d'asfalto, mentre le FXX, 599XX, FXX K e la nuova FXX K EVO hanno calcato la pista con la loro sorprendente potenza. Momento top dell'evento è stata la domenica, quando un numero record di 488 Challenge si è riversato in pista per contendersi l'ambito titolo di campione del mondo. Lo show e i burn out di fronte al pubblico entusiasta del rettilineo dei box hanno infiammato la domenica a conclusione dell'evento. Lo sguardo allibito mio, di Luca, Renato, Flavio, Mirco, Laura, Martina, Bruno, Max e Luca, Laura e Andrea si è poi perso nel vivere col cuore questo stupendo show....

Giusy Costantino



SOMMARIO:

Start	
Editoriale	2
Vintage	3
Member	2
Pitlane	4
Ferrari Universe	8
La penna ai soci...	5
Photo finish	11



#LIVEYOURFERRARIPASSION



Giusy Costantino, caporedattore rosa per una rivista Rosso Scuderia!



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



Flavio Paina, un esperto del mondo del Cavallino Rampante, fa invidia alle maggiori testate



Mauro Modena, amante del vintage, da lui perle e novità



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

EDITORIALE — Cuore Rampante diventa XL

Carissimi lettori, di strada Cuore Rampante ne ha fatta tanta. La rivista interna del nostro sodalizio, nato in sordina, quasi per gioco, di sole quattro pagine, ormai quasi dieci anni fa, si presentava solo in veste cartacea. E' poi cresciuto in bellezza e dimensione vivendo il suo periodo di sola versione on line. Otto pagine fitte fitte di contenuti sempre interessanti e ricchi, con chicche dal passato e news in tempo reale. A dargli vita un'allegra redazione che si impegna con passione e in sinergia e che per rispondere alle esigenze di un pubblico di lettori sempre più vasto ha proposto ed ottenuto di far viaggiare di pari passo versione on line e versione cartacea. Il tutto avviene a costo zero, chi scrive lo fa solo per diletto, chi ci stampa lo fa perché crede in noi e ci sponsorizza, chi ci legge non versa nessun contributo, perché siamo una associazione senza scopo di lucro, non ci servono questi tipi di proventi! Neanche a dirlo, un successo. Le copie stampate vanno a ruba e la versione digitale raggiunge un pubblico sempre più vasto grazie ai social, modernissimi canali di distribuzione. E vi pare che ci fermiamo qui? Certo che no. La redazione cresce ...a Giusy, Luca, Mauro e Flavio, dopo un periodo da collaboratore, si aggiunge Mirco. Con cadenza abbastanza regolare scrivono volentieri i collaboratori Giorgio e Placido e di recente accetta l'invito dal titolo "la penna ai soci" il tesserato Sandro. A Mauro, da tempo, frullava in testa un'idea; spazio, avere maggior spazio per dar posto a un numero maggiore di immagini. E allora grazie all'impegno del dr. Ugo Monsellato, che c'era a sostenerci quando siamo nati e che sottovoce è sempre al nostro fianco, e soprattutto grazie al nostro sponsor ARTI GRAFICHE ROSSANIGO che stampa, Cuore Rampante diventa XL. Da oggi e finché vorrete leggerci la rivista è diventata di ben DODICI pagine. Grande orgoglio per il nostro SFC, uno dei pochi al mondo ad avere una sua rivista interna. Un grande applauso a chi scrive ma uno ancora più grande a chi leggendo lo fa vivere. Ad maiora semper...e Buon Natale a tutti!

Il caporedattore Giusy

Member — Un bel Museo a Caronno Pertusella: Onda Rossa

L'altro giorno navigando in Internet stavo cercando delle notizie sul mio paesino natale quando è che mi imbatto nel sito del Museo Onda Rossa, nato nella storica fabbrica di calze Helene di Caronno Pertusella (VA) - all'interno dell'Hub Onda Rossa - per opera dell'Avvocato Pierluigi Giussani (mio omonimo), con la passione dell'auto; dal 2014 ha costruito questa esposizione permanente che raccoglie una quarantina di mezzi (Ferrari, Alfa Romeo e Maserati), di cui una dozzina di Ferrari, compresa una 330 Gt del 1964. L'Hub Onda Rossa è nato nello spirito di promuovere l'eccellenza del Made in Italy ed ospita diverse attività che in sinergia tra di loro permettono di unire Cultura, Lavoro e Innovazione (Spazio Event, Smart Office, Spazio per Associazioni). Questo piccolo Museo delle Auto Sportive è dedicato al Lavoro e all'Ing. Carlo Chiti (https://it.wikipedia.org/wiki/Carlo_Chiti) che di quel lavoro è stato non soltanto bandiera ma anche cuore pulsante. Cuore di un lavoro italiano che non appartiene al passato ma è soltanto sopito in attesa di risvegliarsi, lavoro con cui è stata inventata "l'arte di creare arte", lavoro fatto di fatica, sudore, delusioni e mal di testa, lavoro fatto di soddisfazioni, spesso condivise. Il Museo si trova a Caronno Pertusella (VA) in Corso della Vittoria, 916 con un ampio parcheggio proprio a pochi passi. La sua visita è possibile su prenotazione, può essere visitato gratuitamente per fini educativi da scolaresche e associazioni. E noi con piacere prenderemo contatto con gli amici di SFC Saronno. Sito: <http://www.museondarossa.it/>

Giorgio Giussani

Vintage — Stratosferica: ma è Alfa o Lancia?



Una bella domanda. Tecnicamente, dopo la sua scomparsa – o per meglio dire il suo sacrificio - il brand Lancia ha lasciato un vuoto insostituibile nel mondo automobilistico. Ciononostante oggi sono molte le rivisitazioni in onore dei gloriosi modelli che ai tempi fecero sognare, non solo per la loro natura elegante, ma anche per essersi contraddistinte nelle vittorie nei vari campionati mondiali rally. Certo auto non di serie e mai approvate dal gruppo FCA al fine di produrne una linea dedicata ai nostalgici, ma lasciando libero sfogo a quei volenterosi privati, i quali hanno voluto cimentarsi nel far rivivere questo mito.

Come ad esempio la Lancia Delta Futurista, in cui da una semplice vecchia Integrale, è stata sfornata una replica perfetta, ma con le portiere posteriori saldate: due tributi in uno nel ricordare “ il Deltone e la leggendaria S4 ” al prezzo di 300 mila Euro. Oppure ancora con una dedica alla Lancia Stratos in chiave moderna, ma con gli accorgimenti del passato. A dire il vero qualcuno ci aveva già pensato, prendendo come base una Ferrari F430 e modificandola al punto di accorciarne il passo, ricarrozandola ed alleggerendola a più non posso, togliendo tutto il superfluo. Ma ancor più particolare è la Stratosferica, certamente più popolare e maneggevole e costruita su base Alfa Romeo 4C. La vettura (per ora esemplare unico) è stata scovata quest ’anno alla fiera Milano Autoclassica: effettivamente una 4C con la classica presa d ’aria sulla fiancata, ma con fanali a scomparsa, gruppo fendinebbia supplementari, paraurti posteriore modificato, cerchi gialli a stella, ed i sedili rossi con le cuciture a rombi e la livrea Alitalia. Titolare di questa iniziativa è la Boldrin Auto di Padova, la quale ha deciso di rendere ancor più accattivante la già celebre Berlinetta del Biscione con un kit – per ora solo estetico – totalmente reversibile per “ soli ” ventimila Euro. Il titolare dell ’azienda però tiene a precisare che non è la versione definitiva, che si dovranno apportare ancora svariate modifiche sia estetiche che tecniche. Ma anticipa inoltre che di questa piccola gloria è in forno per i più esigenti anche una versione prettamente stradale. Il suo punto forte è la totale reversibilità della modifica, ovvero se il proprietario un giorno si dovesse stufare, tolto questo kit diventa nuovamente una formale Alfa 4C. Confidando nell ’abilità degli artigiani nostrani, attendiamo notizie certe e magari una prova di questa nuova nemesi.



Mauro Modena



Pitlane — Hasta Luego Nando

Cari Tesserati sulla stagione 2018 di Formula Uno è oramai calato il sipario ed il Team Mercedes ha portato a casa gli ennesimi Trofei Piloti e Costruttori dell'era TurboHybrid ma questa volta voglio dedicare il mio spazio in CR ad un personaggio oramai in via di estinzione, Fernando Alonso, Nando per i più. L'anno prossimo non lo vedremo correre nella massima formula in quanto impegnato a preparare la scalata al gradino più alto della 500 Miglia di Indy in modo tale da poter conquistare e fregiarsi della Tripla Corona. Ma ora una riflessione su Fernando, carattere latino al 100% e soprattutto mai domo di dir



la sua nonostante negli ultimi anni si sia dovuto accontentare di guidare monoposto non molto competitive; mitici sono i suoi "team radio" dove non ha mai mancato di punzecchiare la squadra in merito a scelte strategiche o nel giudicare il valore del mezzo che stava guidando. Da ferrarista il rammarico più grande è stato non vederlo Campione del Mondo con la Nostra Amata Rossa ma come ci insegna molto bene un certo Gilles Villeneuve non servono dieci mondiali vinti a lasciare il segno nella nostra mente e sicuramente Gilles che dall'alto delle sue sei vittorie nella massima serie alberga sempre nei nostri cuori rossi anche Nando resterà nei nostri cuori per aver saputo portare il suo esser spontaneo, caldo, alcune volte molto critico ma mai e poi mai remissivo. Personalmente considero veri team manager Frank Williams, Ron Dennis e Cesare Fiorio, gente che ha avuto il coraggio di mettere due prime guide nello stesso team allo stesso livello e ci hanno regalato grandi duelli, vedi Mansell vs Piquet in Williams, Senna vs Prost in McLaren e Prost vs Mansell in Ferrari. Mi fanno sorridere le dichiarazioni di Horner (tema manager RedBull) che non più tardi di due mesi fa disse alla stampa che Alonso vale come Schumacher ma spacca in due il team: sappiamo tutti molto bene che un campione, un fuoriclasse è un cannibale affamato di vittorie e pretende dalla squadra sempre il massimo, se oggi in Formula Uno non abbiamo nessuna squadra con due prime guide che abbiano le stesse possibilità di giocarsela forse è anche dovuto al fatto che mancano team manager con gli attributi che si prendano delle responsabilità e li sappiano gestire. Chiudiamo la parentesi e torniamo al nostro Nando personaggio: chi non se lo ricorda seduto con tuta da gara su una sdraio a prendere il sole dopo l'ennesima rottura del motore in gara oppure in Brasile a far da cameraman ai suoi colleghi dopo essersi ritirato? Credo tutti, in tanti ce lo ricordiamo a duellare da giovane rampante con un certo Michael Schumacher; Nando nel bene e nel male è unico, ha lasciato un solco profondo tra il suo stile molto personale di vivere le corse e quello asettico e prestampato dei piloti da Playstation che sono nel frattempo giunti nella massima formula. Che augurare a Nando? Buena Suerte ed Hasta Luego! Concludo col Nostro Unico Motto "Forza Ferrari Sempre" e come amava dire Enzo Ferrari "Se lo puoi Sognare, lo puoi fare" e Forza Ferrari!!!

Fotografia © Luca Zebri

Luca Zebri



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, noleggio auto d'epoca con conducente per cerimonie



Via San Domenico 12
2010 Bareggio Mi
tel. 02.90360011
info@artigrafigherossanigo.it
Le tue stampe realizzate con cura e precisione. Qualità e puntualità dei lavori eseguiti.

Vintage — Superbollo auto: verso l'abolizione?

Spiragli fiscali in vista per i possessori di supercar entro il 2019. Il forse è doveroso, ma di certo è stato presentato in senato, da parte dell'assessore Andrea De Bertoldi, un disegno di legge che prevede, fra le altre cose, anche l'abolizione del cosiddetto "superbollo", ovvero la sovrattassa introdotta dal governo Monti ai veicoli superiori a 185 KW, di ben 20 Euro a KW. Una bella manna dal cielo se si considera il vasto parco di luxury e supercars in Italia, penalizzate dalla scellerata sovra tassazione in base alla potenza del motore, a prescindere dalla onnipresente tassa di proprietà. Se dovesse essere approvato tale provvedimento, non solo si incentiverebbe ulteriormente il mercato all'acquisto di brand più o meno nobili, ma automaticamente incoraggerebbe – sempre in teoria – i furbetti della targa estera ad immatricolare le loro supercar nel territorio italico. In Lombardia, la questione è controversa più che mai. Da una parte si incentiverebbe fiscalmente nel comprare supercar, ma contemporaneamente dall'altra si sta cercando sempre di più a vietare la circolazione di auto diesel oggi, e successivamente a benzina ad alto tasso di inquinamento. Una bella batosta per le Youngtimer, il cui mercato pare essersi risvegliato. Nel pacchetto, a complicare tutto, sarebbe anche la proposta di



umentare il regolare bollo auto in base a quanto essa inquina: Inquini meno, paghi meno. Inquini tanto, paghi di più. Si possa immaginare la confusione tipica italiana alla quale andremmo incontro. Il resto sono solo cifre previste, numeri erogati prevalentemente dalle nuove leve amministrative in base a chissà quali dati. Fortunatamente le associazioni come l'ASI hanno ancora a cuore (e portafogli) la tutela del patrimonio storico su ruote, non per nulla le quotazioni di mercato delle oldtimer rimangono stabili. I problemi, o i benefici che siano, interesserebbero i veicoli nuovi o che non abbiano ancora compiuto il trentesimo anno di età (20 in Lombardia). Continuiamo dunque a confidare in quella schiera di amministratori che ancora usano la testa al posto della calcolatrice.

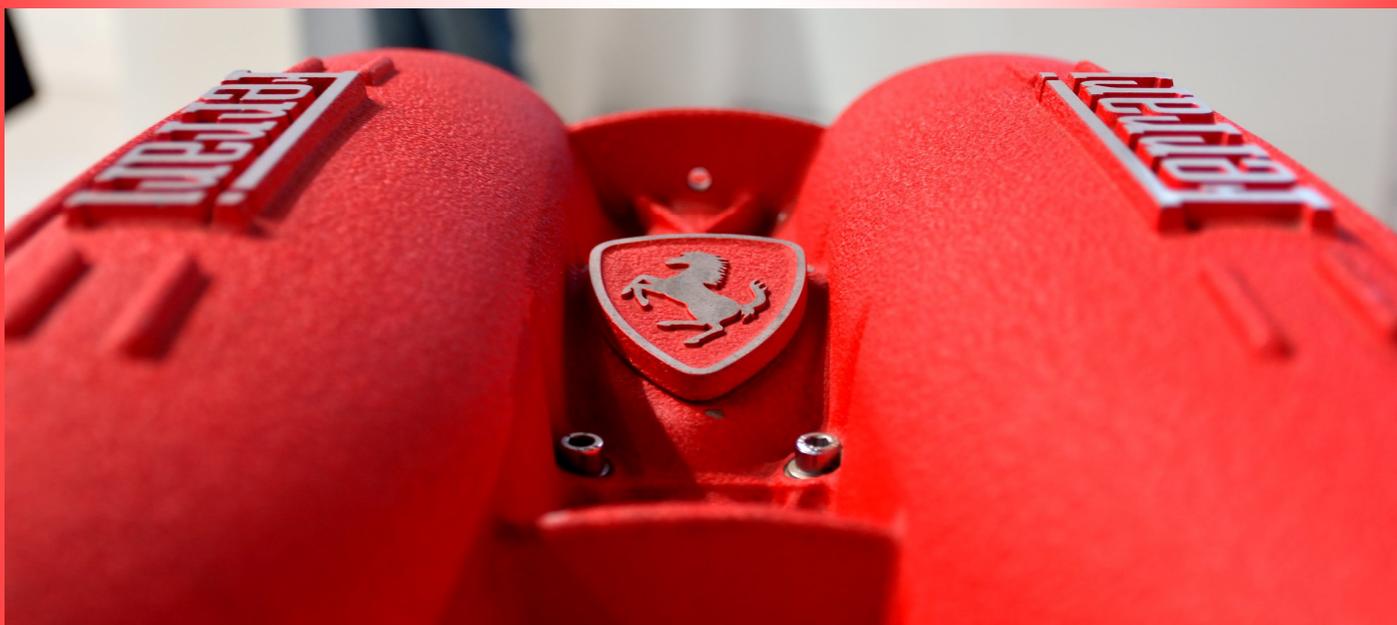
Mauro Modena

La penna ai soci — I primi vent'anni dell'Alfa Romeo 156

L'Alfa Romeo 156 è una berlina del segmento D prodotta in tre serie dal 1997 al 2005 e nello specifico la I serie dal 1997 al 2001, la II serie dal 2001 al 2003 e la III serie dal 2003 al 2005. Si caratterizza per una linea particolarmente armoniosa e nel contempo aggressiva ed il merito è attribuibile sia al designer Walter de Silva che l'ha ideata, sia a Giorgetto Giugiaro che si è occupato del restyling dell'ultima serie. La 156 fu realizzata con l'obiettivo di diversificarsi in maniera importante dalle altre auto medie del gruppo Fiat ed allo stesso tempo in modo da far ritrovare le caratteristiche dinamiche tipiche del marchio del biscione che erano venute meno con l'Alfa Romeo 155. Sulla base di questi presupposti la 156 poteva vantare rispetto alla 155 una massa inferiore, grazie all'utilizzo del magnesio per la produzione di alcune componenti strutturali e, inoltre, una migliore rigidità torsionale e un comportamento dinamico superiore garantito dalle sospensioni indipendenti posteriori derivate dalla Lancia Delta Integrale da rally (MacPherson evoluto) e dalle sospensioni anteriori con il quadrilatero alto. In definitiva con queste peculiarità la guidabilità della 156 è risultata, come da tradizione Alfa Romeo, di prim'ordine e a riprova di questo ricevette il titolo di Auto dell'anno 1998 e sopra ogni aspettativa vi furono 90.000 ordini solo nei primi 4 mesi di commercializzazione. Ma va rammentata anche un'importante innovazione introdotta dalla 156, per la prima volta al mondo nel 1997, e cioè il motore turbodiesel a iniezione diretta common rail, una vera rivoluzione nella tecnologia motoristica, successivamente utilizzata da tutte le case automobilistiche. Vi è da aggiungere che l'Alfa 156 è stata ampiamente utilizzata dalle Forze dell'Ordine ed altresì, come già accaduto per la 155, l'Alfa Romeo 156 ha partecipato a numerosi campionati sportivi tra cui il Campionato Europeo Turismo con il quale ha ottenuto i maggiori successi, grazie a 4 titoli europei consecutivi. Le Alfa 156 hanno preso parte, con numerosi successi, anche al Campionato del mondo turismo ed al Campionato italiano Superturismo. L'Alfa 156 è ormai classificabile, a tutti gli effetti, come "vettura classica"; inoltre, per le sue caratteristiche intrinseche è un veicolo che, a mio giudizio, non dovrebbe mancare nel garage di ogni collezionista. Per quanto riguarda il modello di Alfa 156 su cui puntare, anche ai fini di un eventuale investimento economico nel medio-lungo periodo, opterei per la versione 2.0 Twin Spark oppure per le più rare 2.5 V6 24V o 3.2 V6 24V.

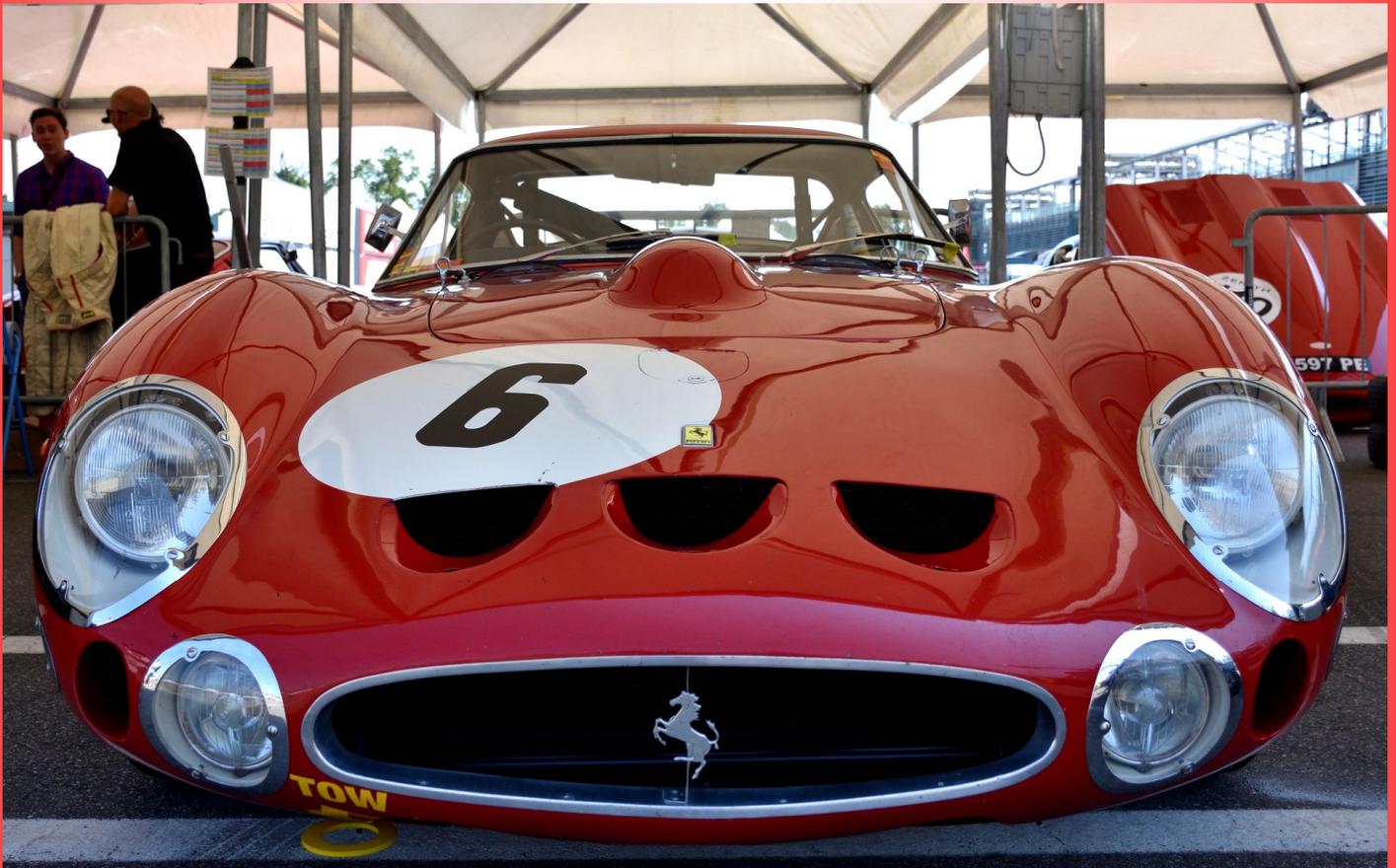
Sandro Salis

CUORE PULSANTE

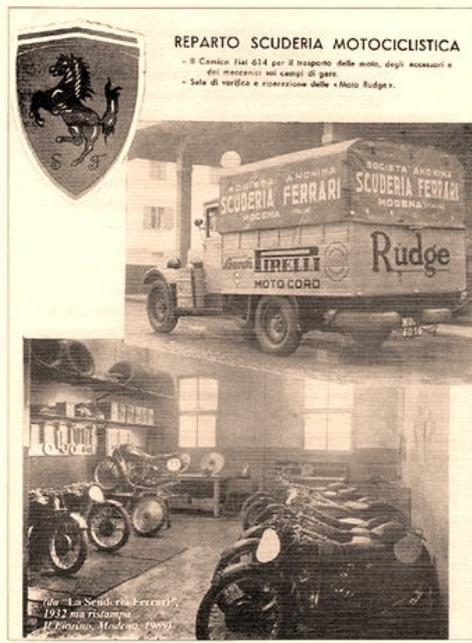


Fotografie © Luca Zebri

BELLEZZE DAL PASSATO



Sul Cavallino Rampante e le sue evoluzioni abbiamo già detto tutto o “quasi”. Questa volta però ci soffermeremo sul “quasi” partendo dagli esordi fino ad arrivare nella Scuderia Ferrari dipinta sul serbatoio di tre motociclette inglesi. Ma andiamo con ordine. Il Cavallino Rampante (all'epoca Puledro Allegro) dal 1692 faceva parte dello stemma araldico del Reggimento Cavalleria 2° noto anche come Piemonte Reale Cavalleria. Inizialmente era situato nel quarto quadrante dello stemma e con l'evoluzione dell'emblema crebbe di dimensioni occupando l'intero lato sinistro. Di colore bianco o argento su fondo rosso fu utilizzato, nel 1917, durante la Grande Guerra, in colore nero, da Francesco Baracca, sommo aviatore del 1° Squadrone del Reggimento, come segno distintivo dei propri aerei, degli SPAD S.XIII. Vi è anche un'altra ipotesi, meno accreditata, nel quale si pensa che il Cavallino fu adottato da Baracca in seguito all'abbattimento del 5° aereo. Con tale evento infatti si conquistava il titolo di Asso del Volo e si aveva il diritto di fregiarsi del simbolo dell'ultimo avversario annientato che, in questo caso, sfoggiava la cavallina nera che simboleggia Stoccarda. Il significato del nome Stoccarda infatti è “allevamento di cavalli”. Il noto emblema è presente anche nello stemma della casata dei Baracca, probabilmente adottato in seguito alla scomparsa dell'Eroe. Il Cavallino si avvicina al Drake il 16 giugno del 1923, a Ravenna, quando un giovane Enzo in forza all'Alfa Romeo alla guida di una RL Targa Florio con al fianco Giulio Ramponi (nipote del pilota Campari), sul Circuito del Savio, ottiene la sua prima volta non si era limitato a vincere nella massima trofeo. L'ospite d'onore a Lugo di Romagna, il Conte con cui Enzo intraprese una rispettabile anno prima è vincitore assoluto la volante di una modesta Chiribiri. In presenza, delegò la moglie, la Contessa personalmente il trofeo ad Enzo lo incontrare anche il marito. Da lì in poi di stimata amicizia si affinarono sem-1924 la Contessa Paolina invia ad posa orgoglioso davanti al suo Spad rampante. “Metta sulle sue macchine il famosa frase che accompagna la foto- quando utilizzare il prestigioso dono



la vittoria assoluta. La gioia è grande, questa sua classe ma ha trionfato guadagnandosi il della giornata era un raffinato galantuomo resi- Enrico Baracca, padre dell'Aviatore Nazionale, e genuina amicizia. L'anno seguente, il 25 del Savio con un'Alfa Romeo RL V6 e come l' sciandosi alle spalle un certo Tazio Nuvolari a quell'occasione il Conte Baracca, non potendo tessa Paolina Biancoli che oltre a consegnare invitò nella villa di famiglia in modo che potesse fra la famiglia Baracca ed Enzo Ferrari i rapporti pre di più e durante una corrispondenza del Enzo la celebre foto di Francesco Baracca che sulla cui fusoliera è ben visibile il Cavallino Ram- Cavallino di mio figlio, Le porterà fortuna” è la grafia. Enzo però non aveva ben definito come e tanto che la Contessa via lettera l'aveva più

volte sollecitato ad utilizzarlo. Durante l'estate del 1927 Enzo si reca alla Villa Baracca per consegnare al Conte un'Alfa Romeo (Enzo era l'agente di vendita dell'Emilia per le vetture del Biscione) dove riceve dalla Contessa un ulteriore invito ad adoperare lo stemma del proprio figliuolo. Nel 1932 Enzo finalmente trova il giusto contesto per sfoggiarlo. Tre anni prima era nata la Scuderia Ferrari e sebbene inizialmente aveva dato spazio al logo Alfa Romeo, di cui la Scuderia curava la gestione sportiva, ora aveva bisogno di una propria e forte identità in considerazione del fatto che gli uomini del Portello per la stagione in corso vollero gestire autonomamente le gare più rappresentative e la Scuderia Ferrari era ormai molto famosa anche all'estero. Così Enzo prese uno scudo, gli diede lo sfondo giallo, come nel blasone di Modena, gli piazzò nella parte superiore il Tricolore ad al centro il Cavallino Rampante scortato dalle lettere S ed F. Nel medesimo periodo Enzo ingaggiò Pietro Taruffi che come Nuvolari gareggiava sia in auto che in moto. Ebbe così l'idea di ampliare la Scuderia con delle motociclette utilizzando dei prodotti inglesi; una Norton di proprietà di Taruffi e siglando un contratto con Curzio Veladini, agente generale di Rudge Italia la quale era già fra i fornitori della Scuderia in quanto produceva i cerchi a raggi usati sulle Alfa. L'esordio del Cavallino Rampante avvenne il 3 luglio del 1932 al Circuito di Pontedera applicato sui serbatoi della motocicletta Norton di Ghersi e sulle Rudge 250 e 350 condotte rispettivamente da Rebuglio e Aldrighetti che vinsero nelle rispettive classi mentre la Norton fu prima assoluta. Sei giorni più tardi, il 9 luglio alla 24 Ore di Spa (Belgio), due Cavallini poggiano per la prima volta assoluta accanto al radiatore di un'automobile: un'Alfa 8C 2300 MM affidata agli equipaggi composti da Brivo e Siena e da Taruffi ed il Marchese D'Ippolito. Nemmeno a dirlo la vettura trionfò con una media di 116,080 km/h e 2785,920 km percorsi. La frase della Contessa Baracca fu quanto mai profetica. In entrambi gli esordi pochissimi notarono il Cavallino Ferrari, d'altra parte tutti i miti sono sempre nati con discrezione ma una cosa è certa: nessuno si sarebbe mai immaginato che quell'eroico emblema sarebbe diventato il Marchio più famoso nel mondo.

Member — Nel segno dell'amicizia.

Una solida amicizia creatasi tra i vari SFC fa sì che i soci di San Martino di Bareggio partecipino ad eventi organizzati da altri club e io e Laura abbiamo avuto il piacere di partecipare a due bellissimi eventi organizzati da SFC Abbiategrasso.

Il primo è l'annuale "premio cavallino 2018", premio giunto all'ottava edizione e che viene consegnato ogni anno a personaggi di spicco del mondo Ferrari, il primo premio è stato consegnato a Luca Baldisserri, allora direttore della Ferrari Driver Academy, seguito poi da piloti del calibro di Andrea Bertolini, pilota GT nel campionato WEC e vincitore della 24h di Le Mans, Giancarlo Fisichella, pilota GT nel campionato WEC e vincitore della 24h di Le Mans, Marc Gene, anche lui vincitore della 24h di Le

Mans e oggi speciale istruttore di guida di fortunatissimi possessori di F.1 degli anni scorsi, per passare poi ad importanti ingegneri. Così, dopo l'ing. Mattia Binotto, attuale direttore tecnico della Scuderia Ferrari, l'ing. Simone Resta, capo progetto F.1 attualmente in forza alla scuderia Alfa Romeo-Sauber, l'ing. Leonardo Fioravanti, "papà" della Ferrari F40, una delle vetture stradali più affascinanti rimaste nel cuore di tutti i ferraristi, il premio 2018 è stato assegnato all'ing. Riccardo Adami, attuale ingegnere di pista di Sebastian Vettel. La premiazione si è svolta, durante una elegante cena, nella magnifica cornice dell'Ex-convento dell'annunciata, in una ancora mite serata di ottobre. Il secondo evento a cui abbiamo partecipato è stato uno stupendo week-end lungo in Sardegna, nella zona dell'arcipelago della Maddalena; week-end in compagnia di molti amici ferraristi, giunti da tutta l'Italia e anche dal Brasile, Curitiba per la precisione. Dopo un volo di poco più di un'ora, abbiamo trascorso il week-end, tra un assaggio di vino in una cantina della zona, una gita in barca, in una incredibile giornata di fine ottobre, che ci ha concesso anche il lusso di un bagno nella meravigliosa Cala Santa Maria e una gita all'isola de La Maddalena. Doveroso un ringraziamento a Paolo Pavesi e a tutto il direttivo del club per l'invito e soprattutto per aver organizzato alla perfezione due eventi così importanti.



Mirco Minghelli



Member — Tutti a tavola

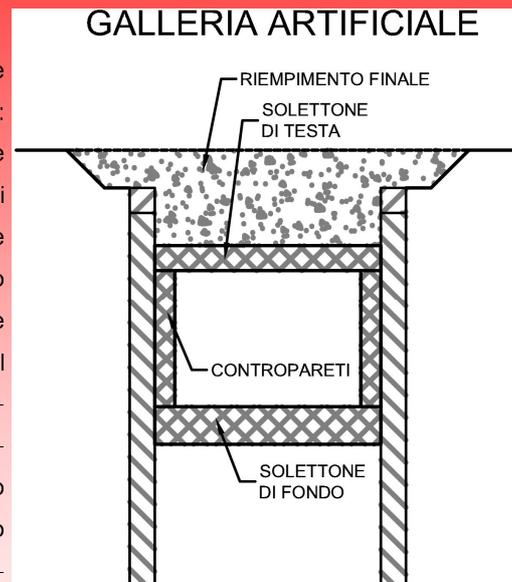
Buon cibo, bella gente! E sì, è proprio il caso di dirlo; insieme stiamo proprio bene!! Sarà la location particolare, l' Agriturismo Il Fontanile di Sedriano, che attira, sarà il cibo particolarmente prelibato, sarà l' aria del Natale o sarà piuttosto l' allegra compagnia? Secondo me la risposta corretta è l' ultima; se con le gambe sotto al tavolo eravamo ben in sessanta vuol dire che il gruppo è quello giusto! E allora eccoci tutti insieme a trascorrere qualche ora piacevole con chiacchiere e risate tra una portata e l' altra. Catturano l' attenzione le parole del Dr. Ugo Monsellato quando ci presenta la serata che vivremo il 14 dicembre dal titolo "Ferrari e Targa Florio, una lunga storia" e poi i racconti del nostro socio onorario Gimax dal mondo delle corse del passato di cui lui fu protagonista. Ma a monopolizzare non solo la nostra sala ma anche le sale limitrofe e la cucina è il nostro poliedrico Pierino quando è il momento della lotteria. I bellissimi premi, molti dei quali offerti da nostri generosissimi tesserati, tra cui Max, Mirco, Emilio, Gabriella, Ilaria e il club 61 Frece Tricolori, attirano tanti "compratori" e i biglietti vanno simpaticamente a ruba. Tanti di noi si portano a casa dei bei regali, comunque un bel ricordo della giornata. Sempre carine le nostre tesserate Laura, Silvana con la piccola Camilla e Aurora che distribuiscono pensierini natalizi, "home made" e dolcemente prelibati alle donne presenti in sala. Il momento di più allegra confusione? Quando vogliamo fare la foto di gruppo intorno alla magnifica torta abilmente decorata con la riproduzione tra mille riccioli di panna di un magistrale scatto fotografico del nostro direttore sportivo Luca Zebri ...e siamo talmente tanti che non ci stiamo...Viva noi e viva la nostra bella amicizia!

Giusy Costantino



Photo finish — Le “gallerie artificiali”

Nella realizzazione delle strade è spesso necessario superare ostacoli tramite gallerie. Queste particolari opere si dividono fondamentalmente in due tipologie: quelle “naturali”, che vengono realizzate scavando all’interno delle montagne e quelle “artificiali”, opere strutturali costituite da elementi di supporto quali pali, diaframmi e copertura e finite tramite un ritombamento, più frequenti in zone già urbanizzate e in contesti non necessariamente montuosi. Sebbene esistano eccezioni, i due tipi di gallerie possiedono generalmente forme diverse; le gallerie naturali sono policentriche con calotta piedritti e arco rovescio, per sopportare al meglio i carichi del terreno. Le gallerie artificiali si presentano solitamente rettangolari, con soletta di base, pareti e copertura, in virtù dei metodi costruttivi impiegati e dell’esiguo ricoprimento previsto. Le gallerie artificiali, come ad esempio la galleria di Monza in Viale Lombardia lungo la SS36, che noi tutti conosciamo molto bene perché la percorriamo da Milano per andare all’autodromo di Monza, vengono costruite dall’alto, con l’ausilio di opere di sostegno, per esempio pannelli in cemento armato uniti tra di loro da una trave di testa anch’essa in cemento armato, e procedendo con gli scavi al loro interno. L’equilibrio di queste pareti è assicurato dall’impiego di tiranti o puntoni disposti via via che si procede con i ribassi sino alla quota finale prevista. A questo punto si potrà finalmente realizzare la galleria vera e propria, partendo dal “pavimento” detto soletta di fondo e continuando con le pareti laterali e con la copertura, detta soletta di testa. Una volta terminate queste parti, tutte previste in cemento armato, si potrà procedere con le finiture (strade, aiuole, giardini) che costituiranno l’opportuno inserimento dell’opera nell’ambiente circostante. A livello realizzativo esiste una importante soluzione alternativa, detta “cut&cover”, che consiste nel realizzare i diaframmi, anticipare la realizzazione della soletta di copertura e scavare al di sotto di questa per completare l’opera, con soletta di fondo e pareti. Questa variante fa sì che le attività di superficie possano essere anticipate riducendo notevolmente l’impatto dei cantieri sulla vita di tutti i giorni nelle vicinanze. Delle gallerie naturali parleremo la prossima volta.



Mirco Minghelli

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: Flavio Paina

Mauro Modena

Giusy Costantino

Luca Zebri

Mirco Minghelli

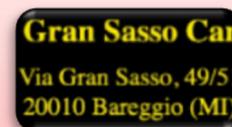
Collaboratori: Placido Ruggeri

Giorgio Giussani

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 FerrariClub 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...**

Barni - 2 luglio 2017



#LIVEYOURFERRARIPASSION