



## SOMMARIO:

|                  |   |
|------------------|---|
| Start:           | 0 |
| Editoriale       | 2 |
| Vintage          | 2 |
|                  | 3 |
| Member           | 4 |
|                  | 5 |
| Pitlane          | 4 |
|                  | 5 |
| Ferrari Universe | 5 |
|                  | 5 |
| Racing food      | 6 |
|                  | 6 |
| Photo finish     | 7 |
|                  | 7 |

# Cuore Rampante

@ MAGAZINE UFFICIALE DELLO  
SCUDERIA FERRARI CLUB SAN MARTINO DI BAREGGIO

NUMERO 45 MARZO - APRILE 2018

## Start - Con le Freccie nel cuore...

Un pranzo sociale degno del nostro sodalizio ci ha visti presenti in più di settanta domenica 28 gennaio a Sedriano presso l'Agriturismo Il Fontanile, location che in molti di noi amano, vuoi per la sua posizione così vicina alla nostra sede, vuoi per l'ambiente così caldo ed accogliente e, non da ultimo, vuoi per il buon cibo proposto. Il pranzo ha sancito la chiusura del 2017 e l'inizio delle attività annuali 2018 del nostro club che sta riscuotendo sempre più successo sul nostro territorio. Stiamo crescendo bene in numero di soci e questo ci fa un piacere enorme; siamo un gruppo di amici che si ritrova in allegria per condividere la passione comune per le Rosse di Maranello. Invitata speciale al pranzo la Signora Maria Teresa Bertinotti, presidente del Club 61 Freccie Tricolori di Borgomanero, conosciuta grazie all'amicizia che la lega ai nostri tesserati nonché soci fondatori Ugo e Cristina. Ben sappiamo come sia forte il connubio Aerei-Cavallino Rampante e infatti una fattiva collaborazione inizierà tra i nostri due club: noi andremo ad ammirare le Freccie Tricolori mentre sovrastano l'immenso cielo blu e loro coroneranno il sogno di visitare lo Stabilimento Ferrari a Maranello. Questa sorta di gemellaggio tra i due sodalizi fonda le radici nel 2017 quando l'allora presidente, Luca Zebri, oggi Direttore Sportivo, aveva già gettato le basi di tale proficua amicizia. Presente al pranzo anche Gimax, al secolo Carlo Virginio Franchi, ex pilota automobilistico italiano, socio onorario del nostro club, che ci racconta sempre sorprendenti aneddoti di un tempo delle "corse vere" che pare ormai lontano. Momento importante del pranzo è stata la presentazione della chiusura di bilancio, in positivo, dell'anno appena trascorso, approvato all'unanimità dai soci presenti. Otto minuti di video,

magistralmente preparato dal nostro Mirco, hanno riassunto, con lo scorrere di stupende immagini, un 2017 che è stato ricchissimo di eventi sia sul territorio che in pista a Monza che in altre regioni d'Italia. E questo 2018 si presenta altrettanto ricco di attività: per conoscere sempre in tempo reale quanto c'è in programma consultate la sezione eventi del nostro sito [www.sfcbareggio.it](http://www.sfcbareggio.it) Il nostro



pranzo 2018 si è concluso con il rinnovo della fiducia per alzata di mano all'attuale presidente, carica che ha valore triennale, il cui mandato scadrà nel 2020. Grazie a tutti per la positiva aspettativa che riponete. L'obiettivo è quello di lavorare tutti insieme per non deludere i desideri e continuare a divertirci all'insegna del #liveyourferrariapassion.

Giusy Costantino

(Foto di sfondo: Freccie Tricolori al Gp d'Italia 2017)

# #LIVEYOURFERRARIPASSION

## EDITORIALE — Una Pasqua ...mondiale



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 che fa invidia alle migliori testate



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



E poi ti distrai un attimo ed è già Pasqua! Poco male, anzi per noi gioia all'ennesima potenza visto che parte il Mondiale di F1. E allora ti ritrovi ad aver già archiviato l'inverno, il pranzo sociale, la visita al Museo Storico Alfa Romeo e quella alla Ducati, la presentazione della

SF71H, il boom sonico e la mondanità delle auto vintage nel quadrilatero della moda... Burian pare non voler lasciare troppo facilmente spazio a temperature più gradevoli e miti, ma lo sappiamo che *"gli togliere il sorriso"*. La primavera con i suoi profumi ed i suoi colori ci sta aspettando, per farci vivere una stagione motoristica spettacolare...E siamo sempre pronti ad aggiornarvi in tempo reale con news ed eventi e a farvi rivivere quanto di bello mettiamo in pista con tante immagini che parlano di noi arricchendo quotidianamente il nostro sito [www.sfcbareggio.it](http://www.sfcbareggio.it). Grazie all'analisi statistica di Giorgio abbiamo scoperto che negli ultimi tre mesi il sito ha avuto un +25.50% di visitatori, e non è un caso. Siamo cresciuti noi, in generale ... tanti nuovi amici sono voluti entrare a far parte del nostro mondo fatto di passione, divertimento, amicizia ed allegria all'insegna del #liveyourferrari passion

Giusy Costantino

### Vintage — LA GIOVINEZZA DI ENZO: forse non tutti sanno che...

Forse non tutti sono a conoscenza delle dieci peculiarità di un giovane Enzo Ferrari: varrebbe la pena farle presenti, giusto per condividere ulteriormente lo spessore del marchio che tutti noi tifiamo. Punto primo. Enzo Ferrari è uno dei rari casi in cui l'imprenditore è anche pilota, uomo unico nel suo genere. Punto secondo. Non fu solo pilota di automobili, ma fu anche un imprenditore eclettico tanto da essere uno dei fondatori nel 1924 del Corriere dello Sport rimanendo consigliere delegato per tre anni. Un pilota editore in pratica. Punto terzo. La crisi economica l'opportunità di Ferrari. Come molti sapranno inizialmente Ferrari lavorò per l'Alfa Romeo, almeno fino al 1933 quando, con la crisi, la casa automobilistica dovette ritirarsi almeno fino al 1937 e dal 1940 ci si mise in mezzo la guerra. Probabilmente senza crisi economica e senza guerra non sarebbe nata la Scuderia Ferrari, o almeno non sarebbe successo negli anni '40. Punto quarto. Una figlia femmina mancata. Questa è una curiosità non così bella vista oggi, infatti la famiglia di Enzo, desiderava una figlia femmina, in quanto il loro figlio preferito era il primogenito Alfredo Junior, detto Dino. Punto quinto. La controversa data di nascita. Non siamo sicuri ad oggi del giorno in cui nacque Enzo Ferrari, in quanto lui sostenne di essere nato il 18 Febbraio 1898, ma il padre lo registrò all'anagrafe solo il 20 Febbraio a causa di una grande nevicata in città. Punto sesto. Non lo studente perfetto. Una grande distinzione tra Dino ed Enzo Ferrari era il rendimento scolastico, infatti il primo era eccellente e dava grande soddisfazione alla famiglia per questo, mentre Enzo non era uno studente brillante e preferiva di gran lunga lavorare nell'officina del padre. Punto settimo. Sfiò la Grande Guerra. Nel 1917 Enzo Ferrari fu arruolato nell'Esercito Regio e assegnato al 3 Reggimento d'artiglieria Alpina, ma per fortuna o sfortuna si ammalò di pleurite e fu congedato. Punto ottavo. Amore per il giornalismo. Enzo Ferrari fu sì editore, ma prima di diventarlo firmò un articolo sportivo per la Gazzetta di Modena circa la partita Modena-Inter del 1914. Punto nono. Trovò lavoro grazie ad un pilota. Nel 1919 trovò occupazione in una piccola azienda meccanica milanese, la CMN, e ciò accadde perché un giorno incontrò al Bar Vittorio Emanuele di via Orefici il famosissimo pilota Ugo Sivocci, con cui avrebbe collaborato in futuro, fino a che quest'ultimo non morì in una corsa nel 1923. Punto decimo. Alla prima competizione sportiva, Ferrari fece un flop. Incredibile oggi immaginare la Ferrari arrivare tra le ultime automobili, eppure nel 1919 quando Enzo partecipò alla prima grande competizione, la decima Targa Florio, portò a casa un risultato pessimo. Se vero è che noi siamo quello che facciamo, sempre più orgogliosi di appartenere alla grande famiglia del Cavallino Rampante. (fonte: Modena Today)

Mauro Modena



## Vintage — Piccole curiosità, grandi personaggi...

Forse pochi ricordano che il nove agosto 1918 Gabriele D'Annunzio partì con uno stormo di undici velivoli e, raggiunta la città di Vienna, lanciò anziché delle bombe ben trentamila volantini, al fine di convincere la popolazione austriaca alla resa. Cent'anni dopo, il noto collezionista di pezzi unici Corrado Lopresto, che cogliamo l'occasione di salutare affettuosamente, ha voluto organizzare nel cuore di Milano insieme al CMAE (Club Milanese Automotoveicoli d'Epoca) un formidabile evento, composto da venticinque auto d'epoca, omaggiando così il centenario di quel volo. Come di consueto, tramite Corrado i raduni assumono la connotazione di un concorso d'eleganza ed i personaggi sembrano usciti dalla copertina di Forbes. La sfilata di veicoli è



partita dalla prima

regione aerea dell'aeroporto di Linate al termine di un bel pranzo nel ristorante del Comando Ufficiali; dopodiché ha attraversato le vie di Milano fino a raggiungere verso le 16:00 il fulcro della moda e del design, via Montenapoleone, la via più "in" di Milano. Qui le scultoree vetture sono state accolte dalla suggestiva Fanfara dell'Aeronautica Militare, con un'egregia interpretazione della milanesissima *"O' mia bela madunina"*, rimanendo poi esposte fino a sera. Questa "Riunione Motoristica" di Corrado, il quale possiede un nutrito calendario eventi da lui personalmente organizzato, si pone come un secondo capitolo in omaggio al Vate dopo la "Riunione motoristica del Garda" dello scorso gennaio, con la differenza che al posto del

Vittoriale, la conferenza dello scrittore e storico Giordano Bruno Guerri, si è tenuta presso lo showroom "Larusmiani", del suo CEO e Presidente, nonché presidente dal 2010 dell'associazione MonteNapoleone Guglielmo Miani, alla quale ha partecipato anche il Generale dell'Aeronautica Silvano Frigerio. Importante sottolineare che l'evento è stato realizzato in concomitanza con la fiera "Tempo di Libri", inaugurata presso gli stand di Fieramilanocity e aperta fino al dodici. Madrina d'eccezione di questo secondo Raduno Motoristico è stata Antonella Salvucci, la quale non ha perso occasione di posare per i giornalisti accanto ad alcune fra le venticinque meraviglie parcheggiate in "Montenapo" a fine evento. Oggi, dopo cent'anni, non possiamo fare a meno di ringraziare personaggi come Lopresto e Miani nel tenere vivo il Made in Italy, ed essere al tempo stesso nostri ambasciatori nel mondo.



Mauro Modena



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.*



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  
conducente per cerimonie*

## Pitlane — Dai test alle gare il passo è breve...

Cari Soci Lettori siamo alle porte della nuova stagione di Formula Uno, le monoposto più belle e veloci di sempre sono pronte a scendere in pista per il primo Gran Premio. I test pre-campionato di Barcellona ci hanno riconsegnato sicuramente una Mercedes in palla con una RedBull in crescita ed una Ferrari che si conferma pronta a dare battaglia per i piani alti del podio. Dalla parti di Maranello tutti parlano di monoposto veloce ed affidabile ma nessuno mette le mani avanti. Ci sono stati sviluppi in ogni settore della monoposto da parte di ogni costruttore e tutti hanno puntato ad una maggiore efficienza aerodinamica e sfruttamento degli pneumatici. La grande novità dal punto di vista visivo sulle monoposto quest'anno è l'Halo, introdotto per motivi di sicurezza per proteggere la testa dei piloti; si è dimostrato duro da digerire dal punto di vista estetico, ci siamo accorti che va ad occultare quella che è e rimane la parte più personale di ogni pilota, il casco e la relativa livrea. L'Halo ha introdotto anche un nuovo modo di entrare e soprattutto uscire dalle monoposto in quanto non è una parte removibile della scocca e molti piloti ci stanno prendendo mano a mano confidenza. Quali sorprese possiamo aspettarci da quest'inizio di campionato? La Toro Rosso con la nuova power unit Honda ha compiuto molti giri senza manifestare grossi problemi di affidabilità quindi a Faenza sono molto fiduciosi per le prime gare. Mentre il Team McLaren pare impegnato nel trovare la giusta integrazione della power unit Renault all'interno della monoposto di Woking. Williams, Renault, Force India ed Haas sembrano essere riuscite a far evolvere i progetti in modo ragionevole quindi ci aspettiamo sicuramente una bella battaglia per il centro della classifica. Quest'anno abbiamo il rientro del marchio Alfa Romeo principalmente, al momento, come sponsor sulla Sauber che servirà per svezzare il giovane Leclerc; Giovinazzi purtroppo non è riuscito ancora a trovare uno sbocco fisso nella massima formula e ciò provoca sicuramente un rallentamento nella sua formazione di pilota. Le premesse per questo 2018 sono spettacolo, duelli, sorpassi, il dualismo tra Lewis Hamilton e Sebastian Vettel e non dimentichiamoci che sono entrambi a quota quattro titoli mondiali, chi dei due vincerà il quinto raggiungerà il mitico Fangio. Rimpianti: non avremo più le Grid Girls ad animare la griglia e soprattutto si inizia a sentire nell'ambiente del paddock la mancanza di personaggi carichi di carisma e competenza che sono stati i pilastri che hanno fatto diventare la Formula Uno grande a livello planetario. Concludo col nostro unico motto "Forza Ferrari Sempre" e come amava dire Enzo Ferrari "Se lo puoi sognare, lo puoi fare" e Forza Ferrari Sempre e Comunque con la Viva Speranza in un 2018 Rosso Ferrari.

Luca Zebri

## Member — Una giornata alle origini di tutto

Un giorno decido di sbirciare il sito del club alla ricerca degli eventi in programma, e scopro che l'undici febbraio ci sarà un pranzo e una visita guidata al museo Alfa Romeo ad Arese. Così, essendo il 12 febbraio il mio compleanno, decido di auto regalarmi la giornata al museo. Dopo una veloce divagazione per fare shopping a "il centro" di Arese, ci presentiamo puntuali all'appuntamento per il pranzo all'Alfa Romeo Cafè. Lì, dopo un veloce pranzo, ci raggiungono altri soci del nostro club e qualche socio del club di Abbiategrasso. Tutti pronti e pieni di curiosità, iniziamo la visita guidata e ci accoglie la "Sauber Alfa Romeo" usata un paio di mesi prima per la presentazione della nuova partnership tra il team di F1 Sauber e Alfa Romeo. Questa partnership che ha fatto sì che Charles Leclerc, pilota della Ferrari Driver Academy e campione del mondo in carica della F2, diventasse un pilota di F1 della Sauber Alfa Romeo per la stagione 2018, nell'attesa di diventare, forse, in un futuro pilota ufficiale del team Ferrari. Dopo aver fotografato in tutte le pose la bellissima F1, anche se bisogna precisare che era un modello di qualche anno prima con i colori del team per il 2018, iniziamo il viaggio nel tempo che ci fa ripercorrere dalle origini ai giorni d'oggi, la storia, stracolma di vetture affascinanti, dell'Alfa Romeo. La guida ci racconta tantissimi aneddoti della lunghissima storia di Alfa Romeo, e tra un modello e l'altro arriviamo all'area dove sono esposte le vetture che hanno fatto la storia delle competizioni, dalle prime vetture da corsa create dal papà della nostra passione, Enzo Ferrari, alle vetture che hanno vinto in tutte le competizioni a ruote coperte e scoperte. Alfa Romeo ha già corso in F1 ed è stata in grado di andare a rompere le uova nel paniere ai tedeschi nel loro campionato DTM. Chiudiamo la visita con il cinema in 4D, che ci fa provare l'ebbrezza di una corsa sfrenata a bordo di alcune Alfa Romeo. Dopo più di due ore di visita lasciamo il museo, non senza fare una foto ricordo della bella giornata. Il giorno dopo scopriamo, con notevole piacere, che la nostra foto di gruppo è stata pubblicata sui social network del museo, e come direbbe Guido Meda "tutti in piedi sul divano, SFC San Martino di Bareggio c'è!"

Mirco Minghelli



## Ferrari Universe — Il Quadrifoglio del grande Sivocci torna dove merita

Oltre ad Halo, vistosa protezione per la testa dei piloti, la notizia dell'odierno mondiale F1 è il ritorno dell'Alfa Romeo dopo ben 33 anni. Come in passato anche oggi fra Ferrari e Alfa Romeo vi è un indissolubile legame che in questo caso è rappresentato dal motore 062 EVO made in Maranello. Quindi in pista vedremo l'Alfa Romeo-Sauber C37 che sulla propria livrea sfoggerà l'immane Quadrifoglio Verde, emblema di massima espressione della casa milanese. Quadrifoglio che nacque da un'idea di Ugo Sivocci ex ciclista salernitano che per primo fiutò il talento di Enzo Ferrari presentandolo nel 1919 a Piero Combi, responsabile della CNM, società milanese nella quale Sivocci rivestiva il ruolo di pilota automobilistico e meccanico. Approdò all'Alfa Romeo nel 1920 dove consolidò un'amicizia quasi fraterna con Enzo Ferrari e acquisì notevoli doti tecniche. In seguito a risultati avversi si ispirò alla tradizione nata fra gli aviatori della Prima Guerra Mondiale decidendo così, in occasione della Targa Florio del 1923, di far dipingere sulle Alfa Romeo RL schierate in gara un simbolo scaramantico.



Scelse un quadrifoglio verde inserito in un rombo bianco. I lati del rombo rappresentavano i 4 piloti a cui l'Alfa aveva affidato le altrettante vetture: Ferrari, Ascari, Masetti e lo stesso Sivocci. La corsa siciliana si concluse con la vittoria di Sivocci, il 2° posto di Ascari e il 4° di Masetti. Il 27 agosto dello stesso anno a Monza iniziarono le prove del 1° GP d'Europa e l'Alfa si presentò con le nuove P1. A Sivocci toccò il numero 17 e in quell'occasione decise di rinunciare al quadrifoglio. Durante l'ultima giornata di prove, l'8 settembre del 1923, Sivocci perse il controllo della sua P1: lo schianto contro un albero della Villa Reale non gli lasciò scampo. Da allora il rombo che ospita il famoso quadrifoglio divenne un triangolo per ricordare la mancanza di Sivocci ed il numero 17 fu ritirato dalle auto da corsa italiane. Se solo ci fosse stato Halo...

Flavio Paina

## Member — Abbiamo perso due ruote

Lunedì 12 marzo, all'alba, siamo davanti alla sede del

club, pronti per una nuova giornata in compagnia. Come cantavano i Nomadi a Sanremo: "Dove si va?" A Borgo Panigale per visitare la fabbrica e il Museo Ducati. Il viaggio verso la Ducati scorre veloce, grazie anche alla bravura di Mattia alla guida del pullman, così dopo una veloce sosta tecnica, o per i palati più sopraffini tennica, raggiungiamo il ristorante "Il Desiderio" vicino alla fabbrica. A pancia piena risaliamo sul pullman, che ci accompagna alla fabbrica, e lì iniziamo la visita, pieni di curiosità, di una realtà italiana, che nel suo piccolo, si mette contro i grandi colossi di moto, e Sara, la nostra guida, dopo una breve introduzione sul mondo Ducati, ci illustra le origini di Ducati, ci spiega il funzionamento del desmodromico, sistema di ritorno delle valvole ideato da Ducati; ci accompagna tra le linee di montaggio dei motori, le linee di assemblaggio dei vari modelli Ducati, ci mostra anche l'ingresso del reparto corse e qualcuno ne approfitta per sbirciare del piccolo vetro in cerca di qualche segreto. Ci mostrano anche la stanza dove vengono collaudate le moto per poi portarle nella zona dove tutti i modelli finiti vengono preparati per essere spediti. Lì si trova anche una piccola zona dove vengono sistemate tutte quelle moto che sono state in esposizione nelle concessionarie, e che dopo una veloce verifica, vengono rivendute ai privati. Finita la visita ci dirigiamo verso il museo, è appena entrati ci lanciamo sui modelli Ducati esposti per lasciare provare l'ebbrezza di sedersi su una moto Ducati. Io mi lanciai su una meravigliosa Panigale V4, modello che il prossimo anno parteciperà al campionato mondiale Superbike mandando in pensione la 1299 Panigale R. Il museo ospita i modelli Ducati dalle origini ai giorni nostri, partendo dal cucciolo, piccolo motore a scoppio montato su una bicicletta fino alle belve che corrono il mondiale MotoGP, ci lustriamo la vista con la moto di Loris Capirossi che ha esordito e vinto nel mondiale MotoGP del 2003, la moto campione del mondo MotoGP con Casey Stoner nel 2007, le moto di Troy Bayliss e Carlos Checa che hanno vinto il mondiale Superbike; strappa una lacrima e un saluto al cielo la Ducati col numero 69 con cui ha corso per 5 anni Nicky Hayden, campione del mondo della MotoGP nel 2006 con Honda. Dopo una bella foto di gruppo e un po' di shopping a tema Ducati, risaliamo sul pullman e rientriamo alla base, contenti e orgogliosi di aver potuto visitare questa meraviglia che porta il nome dell'Italia in giro per il mondo. Il 12 marzo visitiamo la fabbrica, il 18 marzo inizia il motomondiale e la Ducati esordisce con una vittoria: che sia un caso, ma secondo voi abbiamo portato bene?

Mirco Minghelli

*Racing food* — Cambio di stagione. Ritorna...!

**Giulia Moscatelli,**  
una ventata  
di Croazia meneghina  
ma sempre ferrarista  
nella nostra rivista!



Quest'anno il tempo fa un po' le bizze: *Burian* ci trae in inganno, ma di sicuro siamo più vicini alla primavera che all'inverno... Evviva la primavera! Sì, ma il nostro corpo solitamente rischia di ammalarsi molto di più in questo periodo che in inverno. La pigrizia, la spossatezza sono parecchio fastidiose, non è vero? Vi siete mai chiesti il perché? Gli animali si svegliano dal letargo, noi al contrario dormiremmo sempre. Questa è una normale reazione dell'organismo perché, ricordiamolo, il nostro corpo è una macchina quasi perfetta e deve recuperare le energie che ha bruciato per combattere il freddo. Gli sbalzi di temperatura così repentini ed altalenanti sono uno shock per l'organismo che ha, al contrario, bisogno di cambi gradualità. Ecco dove un corpo sano fa la differenza. Con il termine sano, ovviamente, non ci riferiamo solo all'alimentazione, ma allo stile di vita in generale. Una persona che non riesce a gestire lo stress si ammalerà più facilmente perché le sue difese immunitarie sono indebolite dalla tensione. Ma ora veniamo ai nostri amatissimi eroi: i piloti. Loro non si ammalano? Sicuramente di meno rispetto a noi. Questo dipende più che altro da due fattori. Sono, come ben sappiamo, seguiti in modo ferreo dai nutrizionisti per far sì che non sentano quel tipico "sonno da primavera". Quindi assumono frutta secca, semi oleaginosi (di zucca, di chia, di lino) i quali contengono moltissimo ferro e magnesio, il tutto spesso affiancato da integratori alimentari, non ovviamente quelli generici che troviamo in farmacia. Non vanno presi a caso e troppo spesso, agiscono per qualche tempo sul sintomo ma non sulla causa. Quindi ritorniamo al solito principio, parte tutto dalla nostra testa e cioè da quanto siamo in grado di rimanere tranquilli, stabili e positivi!

Giulia Moscatelli

*Racing food* — Il controllo ...dei pesi!

Tanti i pareri relativi all'introduzione di Halo che si sono concentrati sull'estetica del nuovo dispositivo di sicurezza dell'abitacolo. Un altro aspetto piuttosto importante riguarda il peso delle monoposto e dei piloti. Il fatto che l'elemento costruito in titanio e carbonio è stato reso obbligatorio per il 2018 ha portato i team a fare diverse valutazioni in materia aerodinamica: i 10 chilogrammi in più stanno preoccupando un po' i piloti. L'aumento del peso minimo delle monoposto dovrebbe lievitare di 'soli' 5 chili (le regole definitive verranno emanate a settembre). La considerazione fatta da Hamilton sull'eventuale dieta è stata rilanciata anche dal quotidiano svizzero Blick: "Significa che dovranno perdere gli altri cinque chili?" No, vorrebbe dire perdere 5 chili di forza e qui non si tratta di guidare una graziella... Siete d'accordo?

Altra notizia: Jorge Lorenzo dà lo sprint finale al suo allenamento. Il cinque volte campione del mondo percorre in bicicletta il passo di montagna Ordino-Arcalis, ad Andorra, due volte alla settimana, per migliorare le sue prestazioni a 170 battiti al minuto, lo stesso battito cardiaco necessario durante un Gran Premio. Questo è uno degli esercizi più faticosi: 20 km di bicicletta con un dislivello di 1200 metri. Questo per dire che anche i piloti di F1 allenano il cuore esattamente nello stesso modo, ma se non ci sono energie e la forza muscolare necessarie tutto ciò viene meno e quindi si andrebbero a compromettere i livelli di concentrazione e quindi la tenuta di strada. Giustissimo stare attenti all'alimentazione, ma è altrettanto giusto conoscere il limite entro il quale bisogna rimanere. L'eccessivo dimagrimento ed estremismo riguardo ad esempio alle proteine animali (contenenti i grassi saturi, ma non solo) è sbagliatissimo! Già perché questi ultimi sono componenti fondamentali e insostituibili delle nostre cellule... Rimanete qui e approfondiremo questi concetti!

Giulia Moscatelli



**Photo finish — Sostituitamente parlando...**

Mente parlavo con Giusy e Mauro mi è venuta l'idea di analizzare le statistiche disponibili del nostro sito web, attivo dal 2012, al fine di poter fare delle considerazioni di interesse comune. Ma prima di analizzare i dati intrudiamo il concetto di Web Analytics, ovvero un Sistema che consente la misurazione statistica delle performance di un sito web. Analisi on-site: misura il numero e il comportamento dei visitatori, che funziona attraverso i cookie, che definiamo come file di testo che vengono depositati nel pc/smartphone/ipad del visitatore nel momento in cui carica una pagina web; chi guarda il mio sito? Cosa guarda? Come lo naviga, per quanto tempo e quando? Da dove si collega: PC o Smart Phone? Analisi off-site: si focalizza sul traffico internet esterno al sito incrociato con i dati a nostra disposizione, ad esempio utile per creare delle campagne di Marketing mirate. Analisi sui dati dei Social: ovvero tutte le interazioni con i canali Social. Ottimizzazione del sito esistente: posso capire dove un utente trova difficoltà a navigare o a compiere una determinata azione e mettere in atto gli opportuni provvedimenti. Ma quali sono le principali misure più diffuse e universalmente utilizzate? Vediamo le più importanti: Numero di visite o sessioni: una visita al sito si considera terminata generalmente quando l'utente non effettua operazioni per più di mezz'ora. Numero di visitatori o utenti: ogni utente può realizzare più di una visita, in questo caso si contano gli utenti unici di un sito indipendentemente da quante visite o sessioni abbiano realizzato. Numero delle visualizzazioni di pagina: si misura il numero totale delle pagine visualizzate. Posso quindi visualizzare le visite totali (il totale delle sessioni, non delle persone), i visitatori unici (il singolo utente che visita il sito, contrassegnato da un unico indirizzo IP), le pagine visitate. È possibile anche visualizzare le visite segmentando l'utenza: per lingua, luogo di connessione, browser utilizzato, sistema operativo ed altri dettagli tecnici. Iniziamo ad analizzare, in questa prima puntata, i dati relativi ad un periodo significativo di navigazione, gli ultimi 3 o 6 mesi. Da inizio anno abbiamo avuto 6.886 numero visitatori, con un trend del +25,50% rispetto al trimestre precedente. Le visite medie a settimana sono tra le 500 e le 700, direi significative, quasi tutte da accesso diretto. La "frequenza di rimbalzo" ci permette di conoscere la percentuale di utenti che abbandona il sito dopo aver preso visione di una sola pagina web entro pochi secondi. È quindi un indicatore importante di traffico non-in-target: un elevato tasso di rimbalzo può indicare che il sito ha qualche problema importante. Nel nostro caso, essa risulta in linea con l'obiettivo del sito: chi entra in questo sito è senza dubbio interessato all'argomento. Finiamo con alcune curiosità: la pagina che risulta essere la più visitata è: <https://www.sfcbareggio.it/articoli/gli-articoli-di-flavio-paina/la-enzo-delle-saline/> e le parole di ricerca in ingresso sono: Bareggio Ferrari Club, Ferrari Dino. E' chiaro che su questo tema ci sarebbe ancora molto e molto da dire: vi rimandiamo però alle prossime puntate.

Giorgio Giussani

**Scuderia Ferrari Club San Martino di Bareggio**

Via Novara, 4 - 20010 Bareggio (MI)

C.F. 90002260157

website: [www.sfcbareggio.it](http://www.sfcbareggio.it)e-mail: [sanmartinodibareggio@scuderiaferrari.club](mailto:sanmartinodibareggio@scuderiaferrari.club)

Presidente: Giusy Costantino

Direttore Sportivo: Luca Zebri

Capo Redattore: Giusy Costantino

Addetti Stampa: Flavio Paina

Mauro Modena

Giulia Moscatelli

Giusy Costantino

Luca Zebri

Collaboratori: Placido Ruggeri

Mirco Minghelli

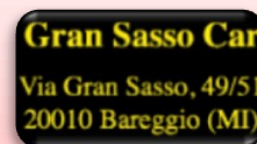
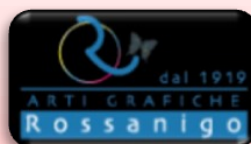
Giorgio Giussani

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.

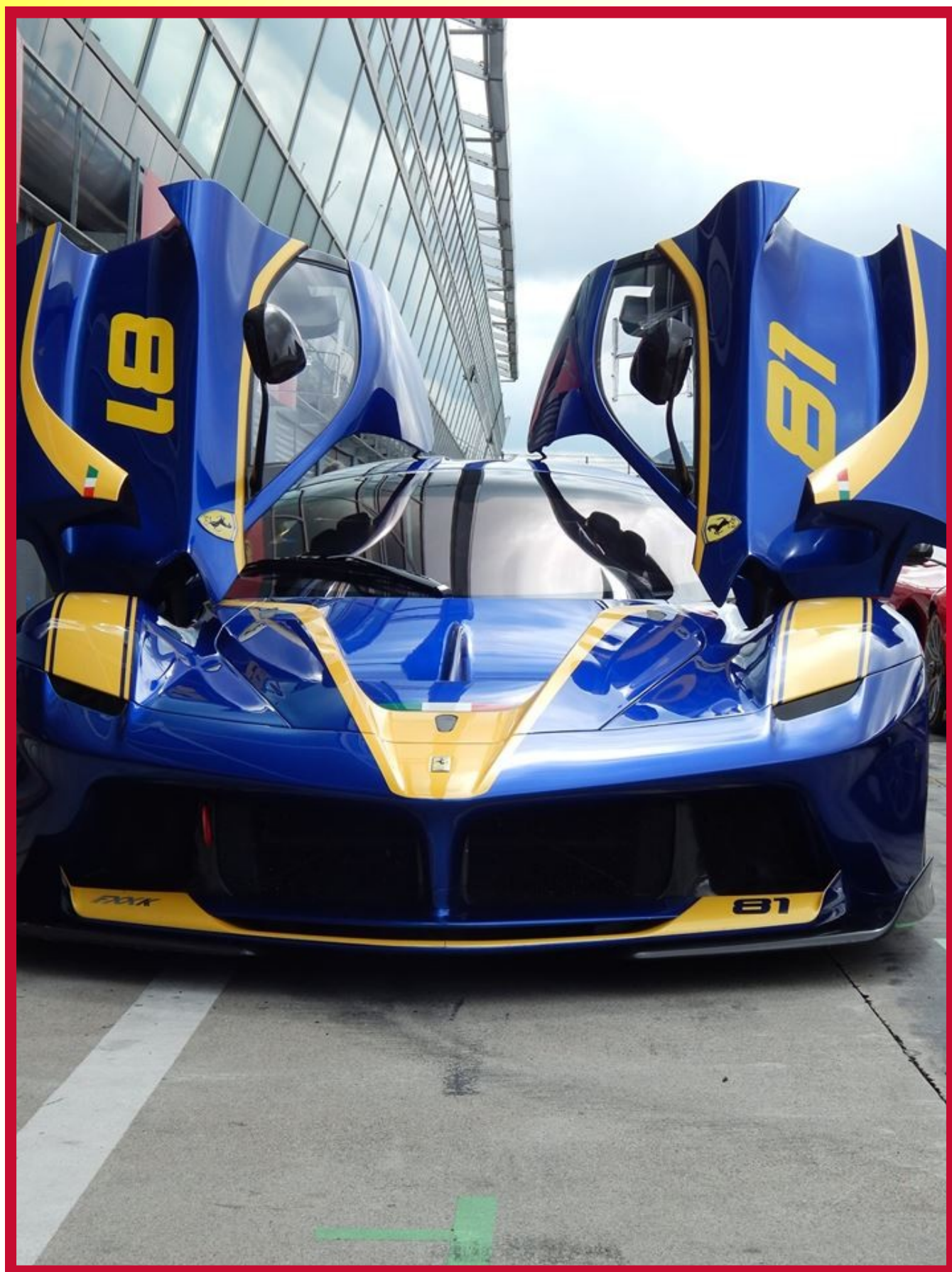
Via Abetone Inferiore, 4

41053 Maranello (MO) - Italy

La Redazione ringrazia tutti i soci membri del sodalizio che leggendo

Cuore Rampante lo fanno vivere...

## Corse clienti e programma XX - 3 maggio 2017



**#LIVEYOURFERRARIPASSION**