

Cuore Rampante

@ MAGAZINE UFFICIALE DELLO
SCUDERIA FERRARI CLUB SAN MARTINO DI BAREGGIO

NUMERO 61 MAGGIO-GIUGNO-LUGLIO 2021

Start - MIMO 2021



SCUDERIA FERRARI CLUB
SAN MARTINO DI BAREGGIO

SOMMARIO

Start

Editoriale 2

Member 2

3

Ferrari Universe 8

Pitlane 4

Member 5

9

La penna ai soci

Photo finish 9

Il nostro Salone dell'Auto era Parco Valentino, una kermesse motoristica che portava alla ribalta mondiale Torino: la città della Mole prendeva vita con un Motor Show all'aperto che attirava appassionati da ogni dove. Il 2019 è stato l'ultimo anno in cui ci siamo lustrati gli occhi passeggiando non lontano dal fiume Po. Poi la decisione di trasferire il Salone dell'Auto da Torino a Milano; il 2020 doveva essere l'anno in cui prendeva vita per la prima volta MiMo Milano-Monza Motor Show, ma la pandemia ha bloccato tutto. La festa è stata rinviata di un anno. Finalmente dal 10 al 13 giugno 2021 il centro di Milano si è animato con un inno ai motori; oltre 100 installazioni ad accesso libero e gratuito ad accompagnare gli appassionati da Piazza San Babila fino al Castello Sforzesco passando da una Piazza Duomo resa ancora più bella di quanto già lo sia di per sé, dalle pedane con esposti i bolidi più spettacolari al mondo. MIMO è una passeggiata all'aperto con oltre 60 brand costruttori: le opere, massima espressione di tecnologia, design e performance parlano al cuore



dei passanti che ammirano anche l'insieme di sostenibilità, sicurezza e comfort grazie ai numerosi modelli green di auto elettriche ed ibride esposte. Il dialogo è virtuale e rispettoso del distanziamento che ancora è doveroso mantenere in clima Covid; la tecnologia dei QR code posti su ogni pedana hanno permesso agli interessati di visualizzare la pagina dedicata ad ogni modello con schede tecniche immagini e curiosità. Tra i brand espositori presenti quelli che più hanno catturato il mio cuore sono stati Ferrari con la Roma e la Portofino M, Maserati, Alfa Romeo, Bugatti, Dallara, Pagani, Lamborghini, Aston Martin, McLaren e Pambuffetti che ha presentato in anteprima mondiale la sua PJ01: il marchio umbro e la vettura stessa sono una novità assoluta del panorama motoristico internazionale e il fondatore, Juri Pambuffetti, con un passato da pilota e da imprenditore nei settori dell'automotive e dell'aero-

nautica, ha annunciato proprio al MIMO l'intenzione di costruirne 25 esemplari che verranno proposti al prezzo di circa 1,5 milioni di euro l'uno.

Giusy Costantino

#LIVEYOURFERRARIPASSION



Giusy Costantino,
caporedattore rosa per una
rivista Rosso Scuderia!

Tra vaccini, green pass, bilanci dei contagi e norme applicative siamo arrivati un po' confusi al periodo delle vacanze estive. Ormai da un anno e mezzo tutti stiamo vivendo una situazione che, dapprima eccezionale, sta divenendo quasi consueta e che ancora oggi non ci consente di vedere con chiarezza la possibile evoluzione a breve termine. Ebbene, noi comunque ce la mettiamo tutta e prima di andare in vacanza ci regaliamo quest'ultimo numero di Cuore Rampante. Finalmente leggiamo della ripresa degli eventi con pranzi in compagnia e nuove aperture ad eventi motoristici quali il MiMo e ad eventi in pista nel Tempio della Velocità. Torniamo a visitare i Musei di Modena e Maranello. Ci rinvigorisce l'anima sapere che il Gp d'Italia a settembre sarà a porte aperte, con capienza al 50% e greenpass, e ci piace scoprire come saranno le monoposto 2022. Sempre speranzosi in un futuro migliore, tutta la redazione augura Buone Vacanze e arrivederci a settembre! Il prossimo numero in uscita sarà il 62 a fine ottobre.

Giusy Costantino
Instagram sfcsanmartinodibareggio



Gianluca Zebri,
appassionato fotografo,
esperto di F1, veloce kartista.

Member — Maranello



La tanto sospirata ripartenza, dopo zone rosse, arancioni e gialle, finalmente c'è stata, la nostalgia di "casa Ferrari" si è fatta sentire, e così, dopo un week-end in Romagna, nella nostra adorata Cesenatico, abbiamo fatto tappa a Maranello. Dopo un veloce saluto ad Ar-



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

mando, vecchio gestore del ristorante Cavallino, nel suo nuovo ristorante proprio di fianco al museo, e con un nome, 27, che ad ogni ferrarista non può che evocare il ricordo di uno dei piloti più amati, Gilles Villeneuve, ci siamo goduti un meritato, ma caldissimo pranzo, nelle vicinanze del Museo. Finito di pranzare ci siamo immersi nel mondo "#liveyourferrariapassion" visitando il museo Ferrari nel quale è ospitata la mostra dedicata alle Hypercar, dove in un caldo lunedì di giugno abbiamo ammirato le più potenti vetture del Cavallino Rampante. Nella sala dei trofei, trova ancora posto la SF1000 che ha disputato il Gp 1000 della Scuderia Ferrari: la vettura è una visione celestiale, di una bellezza disarmante, forse il colore più bello che abbia mai visto; spesso associo una vettura ad una top model, ma la SF1000 è irraggiungibile, la cosa più bella mai vista, anche se poi è stata avara di soddisfazioni. In pratica, come essere amico di Charlize Teron e non poterci mai..... a chi legge la liberi interpretazione! Insieme a lei poi trovano spazio le vetture che hanno fatto la storia della F1. Finito il giro al museo raggiungiamo lo store, rinnovato da poco: visto da fuori incute quasi terrore, trasuda ricchezza da tutte le vetrine così non ci siamo azzardati ad entrare, anche se visto da fuori è veramente bello ed elegante. Anche il vicino ristorante "Cavallino" affidato da poco alla cucina stellata di Massimo Bottura è stato completamente rinnovato, e dà l'impressione di aver perso il fascino ed il carisma che aveva, ripensando che quei pavimenti storici sono stati calpestati da Enzo Ferrari e piloti mitici che fanno parte della storia Ferrari. Rientrando siamo riusciti a salutare il nostro Mauro Apicella, era dalla fine del 2019 che non lo riuscivamo a vedere di persona, così ne abbiamo approfittato. Tutte le cose belle sono destinate a finire, e così abbiamo imboccato l'autostrada per rientrare a Milano, contenti di essere riusciti a goderci questa giornata in "terra santa"goddbye Maranello see you soon...

Mirco Minghelli

Member — Ricominciare a pranzo



"La vita non si misura in minuti ma in attimi" Allora a poco a poco proviamo a ricominciare, ci ritroviamo di nuovo a vivere attimi. Attimi che sono tutti nostri, per un nuovo inizio, dopo un bel po' di tempo durante il quale, anche per proteggere noi stessi e gli altri, non potevamo sederci ad un tavolo tutti insieme. E allora ci proviamo ma le regole del ristorante "solo all'aperto" di nuovo ci bloccano; non troviamo posto per un gruppo così numeroso. Quando poi, dalla metà di giugno, si può pranzare, di nuovo, anche al chiuso, impieghiamo un attimo a contattare il nostro amico Luca dell'Agriturismo Il Fontanile ed è fatta! Come amiamo sempre dire #buoncibobellagente! Connubio perfetto! Le chiacchiere, fatte di persona, hanno un profumo fantastico. Il nostro pranzo è anche l'occasione per presentare i bellissimi quadri che il nostro tesserato Rodolfo, con immenso slancio di passione e generosità, ha realizzato. All'interno di splendide cornici 3D, Rodolfo posiziona modellini Ferrari in scala 1:43, arricchisce il tutto con logo del club, riferimenti all'anno di interesse della vettura, stradale o da corsa. Se li accaparrano Ugo e Cristina, Ezio, Massy e Sonia, Andrea e Francesca. Si portano a casa quadri che sono pezzettini di storia, pezzetti di storia anche del nostro club. Grazie Rodolfo! Questo è lo spirito di passione e amicizia che fa grande un club come il nostro. Alla prossima. Ad maiora semper...

Giusy Costantino



Pitlane — Presentata la monoposto 2022

Silverstone è il luogo natio della Formula 1; è lì che tutto ebbe inizio. Silverstone, dunque, è stato il palcoscenico dal quale la FOM e la FIA hanno svelato la monoposto 2022. Dopo i mulet- ti in scala impiegati in galleria del vento per valu- tare gli aspetti aerodinamici e dopo i rendering grafici, finalmente abbiamo visto le reali propor- zioni della monoposto 2022. Certamente le varie squadre, con i loro progetti, riusciranno ad ap- portare modifiche e migliorie a quella che va considerata una base general generica delle scelte aerodinamiche. Il lavoro spetta adesso ai reparti tecnici delle varie squadre, che dovranno attenersi alle stringenti norme del regolamento 2022. Alla vigilia del GP di Gran Bretagna, abbiamo visto una monoposto 2022 con un musetto dall 'andamento regolare e molto ampio dal cockpit fino in punta, completamente diverso dai musetti stretti odierni. Inoltre, probabilmente a causa dei profili dell'ala direttamente ancorati al muso, la sensazione che si ha è di una notevole, maggiore, altezza da terra. L'ala anteriore spicca per il disegno delle paratie late- rali, in una piega diretta con i profili dell'ala. La nuova era tecnica 2022 vuole delle monoposto a effetto suolo in grado di perdere meno carico aerodinamico. Dal 50% di perdita di deportanza odierna si pas- serà a una diminuzione di un solo 10%, stando ai calcoli fatti dell'ufficio tecnico della Formula 1. Il con- trollo dei flussi diventerà il punto cruciale dell'impianto tecnico e le monoposto saranno meno sensibili a correre in scia. I flussi verranno direzionati sul corpo vettura e al retrotreno, affinché vadano verso l 'alto così da non creare turbolenze che investono la monoposto che segue. Il canale Venturi creato all'altezza del T-Tray e davanti alle pance dà questa conformazione caratteristica proprio per il control- lo dei flussi così come la forma dell 'ala posteriore. Caratteristiche le carenature e le appendici a pon- te sugli pneumatici da 18. Staremo a vedere come ogni team affinerà la sua monoposto per renderla bella ma soprattutto veloce e vincente.



Giusy Costantino



BARONI 80°
dal 1936 al Vostro fianco

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

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

Gran Sasso Car
Via Gran Sasso, 49/51
20010 Bareggio (MI)

tel. 0290360751
ldavide@gransassocar.com

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

TERMOIDRAULICA SERGIO S.R.L.
CORONA CRISTE E PAVIMENTI

*La migliore professionalità al
tuo servizio.*

**ARTI GRAFICHE
Rossanigo**
dal 1919

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.*

Member — Non si può fermare la mia passione

Purtroppo, in questo anno e mezzo di pandemia si è persa la possibilità di potersi recare in autodromo per vedere sfrecciare la Rossa in qualsiasi categoria; sembrava di essere piombati in un incubo, fino al mese di luglio. A luglio, infatti, una prima piccola svolta; il pubblico può nuovamente accedere a Monza, il nostro Tempio della Velocità, ma solo a partire dal weekend del 17/18 luglio. Ma io allora che faccio? In occasione della 4h Le Mans Series Europea non posso resistere e decido di organiz-

zarmi per non mancare; io non conosco limiti e allora inizio, sfruttando internet, a guardare tutti i blog e le cartine del parco per scovare il modo migliore per arrivare il più vicino possibile alla pista senza problemi. Dopo essermi segnato bene il percorso da fare, dove parcheggiare, i tempi per raggiungere la postazione, mi sento come un americano pronto allo sbarco in Normandia! E arriva finalmente l'11 luglio e come un marines mi reco all'ingresso del Parco di Monza, lato Vedano al Lambro; da lì imbocco la strada pedonale che mi porta alla prima variante mentre nelle mie orecchie inizia a risuonare il rombo dei motori; dopo una mezz'oretta di camminata eccola lì davanti a me, la pista; mi sento emozionato come un bambino, come se fosse la prima volta. Cerco di riprendermi, anche perché non sono solo; mi accorgo che sono circondato da una sessantina di persone che sono lì, appoggiate alla rete, per il mio stesso motivo: astinenza da autodromo. Alle undici finalmente rivedo, dal vivo, la partenza di una gara automobilistica; inizio a scattare e coinvolgo in questo il mio amico Mirco che è con me. Da lì a poco, presi da vivida emozione, decidiamo di spostarci alla Ascari; lì è un punto con vista spettacolare, anche se per noi nuovo, osservando dal parco. Restiamo attoniti nel vedere come buona parte delle storiche tribune non esiste più; ha preso il via, infatti, una fase di ristrutturazione dell'autodromo che speriamo ci restituisca un Tempio della Velocità ancora più bello. La visione della Ascari da quella posizione è fantastica e la mia macchina fotografica inizia a scattare come una mitragliatrice senza sosta; anche il cellulare di Mirco è da ricaricare...vedere le auto che ti arrivano frontalmente è meraviglioso! Risaliamo la Ascari per dirigerci verso la curva del Serraglio e lì finalmente un po' di ombra ed aria fresca. La stanchezza inizia a farsi sentire e con un po' di fatica torniamo alla prima variante per vedere la conclusione della gara, una gara che vede trionfare nella categoria Gt una Ferrari! Felice per questo risultato, ma soprattutto felice per la mia vittoria; ho dimostrato che con la pura passione niente e nessuno ci può fermare!

Rodolfo Pozzi



Maserati



Ferrari



Ferrari Universe — Una rara all' asta...



Lo sappiamo: l'esclusività di un modello, che sia Ferrari o un bolide di un'altra casa automobilistica, spesso lo fa il numero di vetture prodotte. In questo caso parliamo della F60, che vide la luce nel 2014 quando, in Nord America, il marchio del Cavallino Rampante festeggiava i suoi 60 anni; ebbene, ne furono prodotti solamente 10 esemplari. Sebbene non sia considerata neppure lontanamente sorella delle iconiche Ferrari F40 ed F50, e nonostante non possa competere con un'altra rarissima come la 250GTO, è ancora più rara di tutti questi gioielli citati! Sarà la casa d'aste RM

Sotheby's a battere all'asta, in agosto, una di queste 10 meravigliose Ferrari F60. Quanto dobbiamo avere in tasca se vogliamo provare ad accaparrarcela? Secondo le stime di Carscoops almeno 2.5 milioni di dollari. Chi se la aggiudicherà avrà la possibilità di premere sull'acceleratore di un V12 da 6.3 litri capace di erogare 730 CV e 690 Newton-metri di coppia con un cambio a doppia frizione a sette marce e di raggiunge i 100 chilometri all'ora in 3,1 secondi. Il telaio ed il motore provengono dalla F12 Berlinetta ma la carrozzeria è completamente diversa da quest'ultima; chi ce la avrà in box, infatti, noterà una somiglianza con la 275 GTB/4 NART Spider, esclusività del



mercato statunitense degli anni sessanta. Il design vede una carrozzeria rifinita in Blu Nart; linee retrò riviste in chiave moderna con griglia del radiatore dalla stessa forma di quelle delle Ferrari anni sessanta, spoiler posteriore caratteristico e tettuccio in tessuto proposto in alternativa all'hard-top in fibra di carbonio. Molto accattivante l'interno sportivo bicolore: sedile rosso per il conducente e nero per il passeggero. Un unico fortunato ad agosto se lo porterà a casa. Noi speriamo di avere la fortuna di ammirarlo in forma statica o ancor meglio dinamica in qualche evento motoristico! (Fonte: formulapassion.it)

Giusy Costantino

Member — Incontri virtuali

Nel 1985 usciva "Ritorno al futuro", film in cui il protagonista, Marty Mc Fly, viaggiava nel tempo grazie ad una De Lorean modificata dal fido amico "Doc" Brown. Qualche anno dopo uscì "Ritorno al futuro 2" anni in cui Marty viaggiava nel futuro fino al 2015. Nel film vedevamo autovolanti, vestiti in grado di asciugarsi da soli e adattarsi alla taglia di chi li indossava, scarpe in grado di allacciarsi da sole.....nella realtà nel 2015 non avevamo niente di quello visto nel film; per riagganciarsi al film, Scuderia Ferrari Club ha deciso di fare un passo verso il futuro, anche a causa della pandemia che stiamo vivendo ancora oggi, e verso la fine del campionato 2020, ha iniziato ad organizzare delle dirette web, riservate agli iscritti a SFC. La cavia è stata Marc Genè; il venerdì sera, da una sala della Ges a Maranello, rispondeva alle domande rivoltegli in diretta da noi iscritti. A febbraio c'è stata la presentazione del team e ci siamo ritrovati su Zoom, app entrata oramai nella vita di tutti i giorni, a parlare con Charles e Carlos: era presente anche Mattia che però è stato lasciato un po' in disparte. Prima dell'inizio del campionato 2021 è stata la volta di Laurent Mekies, direttore sportivo della Rossa, che ha risposto a molte domande in maniera esaustiva, una mezz'ora abbondante e molto interessante in sua compagnia. Pezzo forte, in occasione dei primi due gp, l'incontro con i nostri beniamini in Rosso, Charles dal Bahrain e Carlos da Imola. Emozione quando, all'inizio della videochiamata con Charles, è stata letta proprio la mia domanda: "perché corri con il 16?". In realtà Charles avrebbe voluto il 7 ma era già utilizzato da Kimi, così ha scelto il 16 1+6 fa 7.... Un po' come fece Ivan Zamorano che, quando giocava nell'Inter, lasciò il 9 a Ronaldo prendendo per sé il 18 e mettendo un più tra i due numeri. Con Carlos mi è andata male e la domanda non è stata letta; ma pazienza, non sempre è festa. È positivo, in questo periodo così difficile, in cui è molto problematico incontrarsi, poter partecipare in via esclusiva a questi incontri virtuali; potrebbero essere più lunghi ma... "piutost che nient l'è mei piutost...." Aspettiamo di sapere chi sarà il prossimo ospite in videochiamata, magari Binotto o qualcun altro della gestione sportiva. Sarebbe interessante anche parlare con i piloti GT, Davide Rigon, Alessandro Pier Guidi, o con chi si occupa di portare in pista le F1 dei clienti, quale Andrea Bertolini. Come si dice... chi vivrà vedrà....

Mirco Minghelli

IL NOSTRO AMICO SANTO GUERRIERO CI REGALA QUESTA DIVERTENTE CARICATURA DI MATTIA BINOTTO

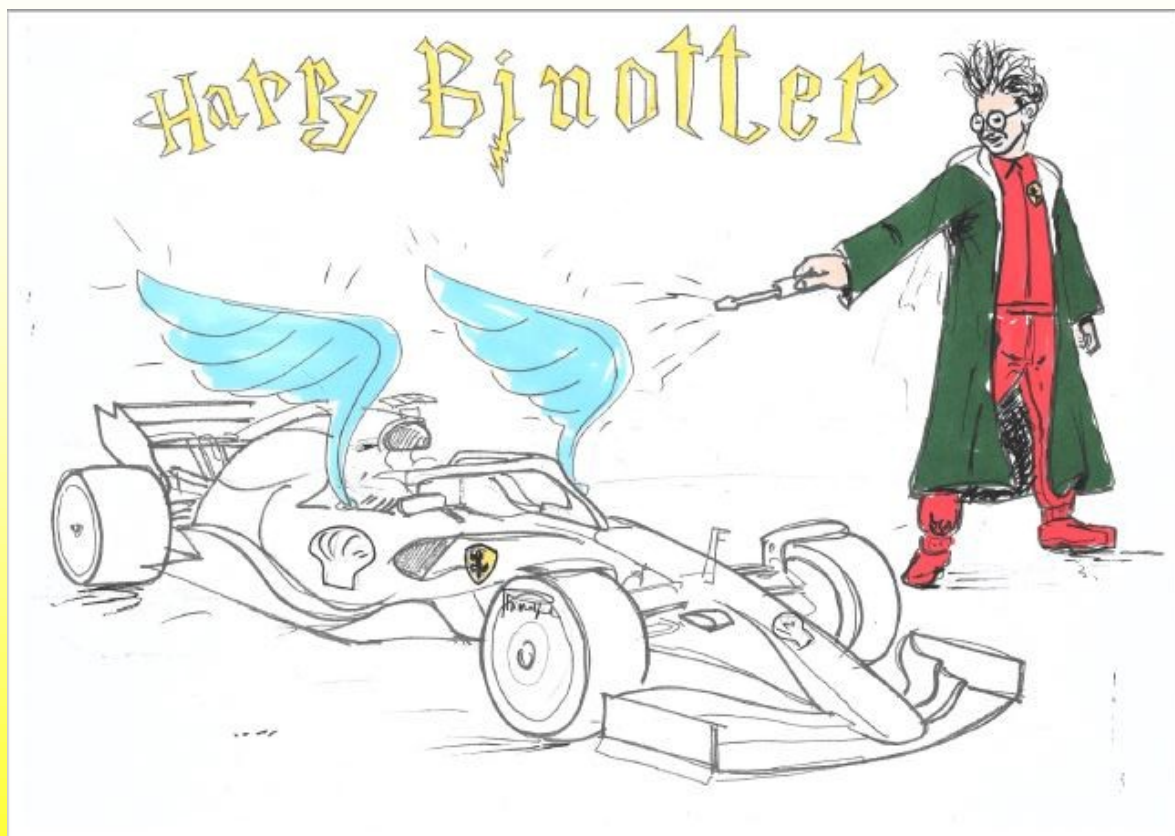


Photo finish — Le gallerie: la TBM



Figura 1 - La TBM in fase di assemblaggio

Dopo aver visto lo scavo in tradizionale, passiamo ad analizzare lo scavo in meccanizzato, realizzato mediante la “TBM”, acronimo di “Tunnel Boring Machine” o meglio conosciuta come talpa. La gigantesca macchina è un concentrato di tecnologia che permette di scavare e rivestire la galleria in maniera veloce e sicura. Tutti diranno... “ma perché non si usa sempre e solo la TBM se è così veloce?”. Purtroppo, la TBM funziona solo se si trova a scavare dei materiali omogenei quindi se immaginiamo, ad esempio, di dividere in due parti uguali un cerchio, e in una metà abbiamo roccia e nell'altra metà sabbia, la macchina si troverà in una situazione difficile, inizierà a ruotare su sé stessa, finendo per incastrarsi e non riuscire più a proseguire. Ovviamente le gallerie devono essere abbastanza lunghe da giustificare l'investimento a molti zeri per l'utilizzo di questa macchina. Le TBM possono essere aperte o scudate, per semplificare immaginate la TBM aperta come un bicchiere da vino bianco ruotato di 90°, la cui base è la parte con cui si scava il terreno, e per avanzare utilizza dei martinetti idraulici che la fanno muovere, come un militare che fa il passo del giaguaro. Avanzando poi viene spruzzato sul contorno dello scavo uno strato di cemento che mette in sicurezza la galleria prima di gettare uno strato di rivestimento finale. Questo tipo di macchina si utilizza in terreni particolarmente buoni, il Parmigiano Reggiano dello scavo in tradizionale. Per la TBM scudata invece immaginate un bicchiere dell'acqua, sempre ruotato di 90°, che ruotando scava; può essere utilizzata per scavare la roccia o nella sua versione detta EPB “Earth Pressure Balance” scavare terreni più sciolti. A Milano viene utilizzata la “EPB”, che spruzza sul fronte dei fanghi che mischiandosi al terreno scavato creano una miscela con la consistenza di un dentifricio. In tutti e due le tipologie di macchine dietro alla testa che scava c'è una vite senza fine che raccoglie il terreno per caricarlo poi sul nastro trasportatore che lo porterà all'esterno. Nella versione scudata appena dopo la vite c'è un erettore, che sfruttando il vuoto d'aria, solleva e mette in posizione i conci che compongono un anello in cemento armato; gli anelli tra loro sono uniti o con dei bulloni o dei byblock (un giunto che ricorda quello che si usa nelle costruzioni Lego). La macchina avanza spingendo con i martinetti idraulici sugli anelli già posati. Questo anello viene chiamato “Anello universale”; viene chiamato così perché se visto dall'alto è a forma di trapezio, e ruotandolo in posizioni definite in fase progettuale, consente di eseguire i raccordi planoaltimetrici della galleria. Dopo l'erettore ci sono tutta una serie di carri che completano la TBM, si troveranno i carri che trasportano i conci pronti per essere movimentati dall'erettore, tutta la parte elettrica etc etc. Non pensate di trovare nella cabina di guida un volante, un freno, un acceleratore e una frizione, ma bensì una serie di leve e monitor che consentono di regolare e far funzionare la macchina.

....Continua da pag. 10

Per partire la macchina ha bisogno di una “culla” in cui viene appoggiata e di un telaio di contrasto su cui va a spingere con i martinetti fino la galleria non è sufficientemente lunga a far sì che la macchina prosegua da sola. Durante la cerimonia di avvio la TBM viene benedetta; i minatori sono molto devoti a Santa Barbara e il 4 dicembre fanno grandi feste; ogni TBM prende un nome, solitamente di donna, quella che scavò una parte della Variante di Valico fu chiamata Martina. A Torino la metro è stata scavata da Valentina, Masha e Caterina, la TBM nella foto n° 1 è appena stata battezzata Lady Eillen Hudson, una signora australiana, nonna di uno dei responsabili della realizzazione delle opere. Una delle esperienze più particolari vissute a stretto contatto con il cantiere è stata la messa, il giorno di Santa Barbara, nella Galleria Pianoro nella tratta dell'alta velocità Bologna-Firenze, e il successivo pranzo pantagruelico a cui ho partecipato.



Figura 2 - TBM aperta

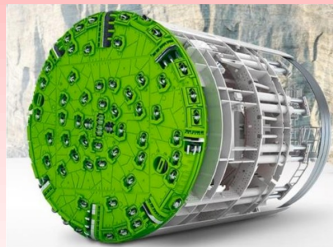


Figura 3 - TBM scudata

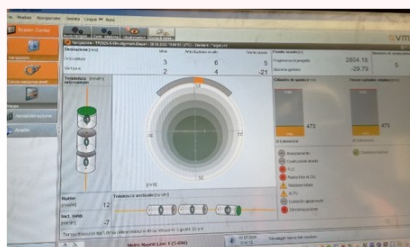


Figura 5 - Come funziona davvero

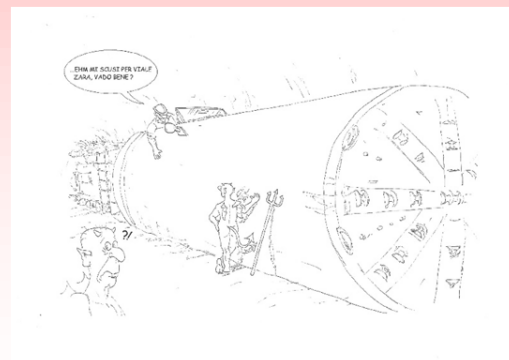


Figura 4 - Come la immaginavo io qualche anno fa

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:

Giusy Costantino

Luca Zebri

Mirco Minghelli

Collaboratori: Rodolfo Pozzi

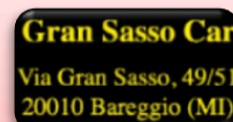
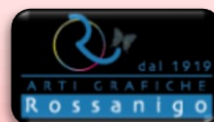
Impaginazione e grafica:

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...

Musei Ferrari — Modena



#LIVEYOURFERRARIPASSION