Luore Rampante

FERRARI CLUB SAN

Attestato di merito lavorativo imprenditoriale

Noi li conosciamo come Ettore ed Ezio, sono i nostri Ettore ed Ezio. Soci fondatori del nostro club, da sempre vivono la loro grande passione Ferrari con noi. Ci raccontano aneddoti del passato, rispolverano insieme a noi vecchie fotografie, ci dicono come "era una volta" e sono sempre attivi e pronti a vivere il presente e a scoprire cosa riserva il futuro...a questo club che di anni ne ha trentasei. Loro sono nostri sponsor, ci sostengono e sostentano nella nostra "vita di Club". Sappiamo che ci sono stati, ci sono adesso e ci saranno sempre, perché il club è una parte del loro cuore. La stessa passione I 'hanno messa nel lavoro di una vita; il loro impegno imprenditoriale è lungo decenni ed è fatto di onestà professionale e di dedizione. Così come hanno sempre dato un prezioso contributo al club, così lo hanno dato al territorio. Ed è per questo che nella mattinata di martedì venti ottobre ad Ezio Baroni della "Baroni s.r.l." e ad Ettore Giubileo della "Gran Sasso Car s.r.l." è stato conferito l' attestato di merito per l'impegno imprenditoriale lungo decenni. La consegna è avvenuta alla presenza del Sindaco Linda Colombo e del presidente di sezione dell'associazione Nazionale Polizia di Stato Cavaliere Nicola Lomuscio che ha proposto ed ottenuto la concessione della benemerenza per i due bareggesi che negli anni hanno dato lavoro e prestigio alla città, contribuendo fortemente anche allo sviluppo dell' indotto. Presenti alla premiazione anche il comandante della Polizia locale di Bareggio Riccardo Milanti e il vicecomandante della Polizia di Stato ispettore superiore Domenico Riili. Il nostro Ezio Baroni, settantanovenne bareggese, ha portato avanti e sviluppato I'attività del padre, per un totale complessivo di 85 anni il prossimo gennaio di attività; la sua passione è sfociata nella perseveranza dei figli che si sono specializzati nel ramo dei motori. La "Baroni s.r.l" tratta auto, moto, aeromobili e nautica sia dal lato della vendita per talune categorie che dalla riparazione per altre. E che dire del nostro Ettore Giubileo? Settantottenne bareggese, non è da meno, e solo lui conta cinquantotto anni di onorato lavoro. Similare è l'attività della "Gran Sasso Car s.r.l." Complimenti vivissimi! Siamo orgogliosi di voi! (fonte: Co Notizie)







The Official Ferrari Passion BAREGGIO CUDERIA FERRARI SAN MARTINO DI

SOMMARIO

Start

Editoriale 2

Ferrari Universe 2

Ferrari Universe 3

9

Pitlane

La penna ai soci 5

La penna ai soci 8 10

Photo finish 10



PAGINA 2

ED17021ALE — Un difficile autunno...



Giusy Costantino, caporedattore rosa per una rivista Rosso Scuderia!



Gianluca Zebri, appassionato fotografo, esperto di FI, veloce karti-

Archiviata ormai anche l'estate ci siamo apprestati a vivere un autunno che ha visto il ritorno di qualche Gp a porte aperte, vedasi il Mugello, ed il ritorno di eventi motoristici di grande impatto quali Milano Autoclassica e Auto e Moto d'Epoca Fiera di Padova con libero accesso al pubblico, sempre nel rispetto del distanziamento sociale e delle norme anti Covid. Si è corsa anche la MilleMiglia, preceduta dall' affascinante Ferrari Tribute, che ha visto sventolare il Tricolore lungo le strade assolate o battute dalla pioggia del nostro Bel Paese. Scorci di ineguagliabile bellezza che solo la nostra Italia regala...La difficile situazione sanitaria data da questa seconda ondata di Covid 19 nel nostro Paese ci fa assistere ad un trend di contagi al rialzo, come si sta verificando da ancor prima anche in altri stati europei quali Francia e Germania. E allora ripiombiamo in un incubo in realtà solo assopito e mai finito; ricomincia il valzer dei DPCM con un susseguirsi di restrizioni atte a contenere la diffusione di questo virus subdolo. Noi ci vediamo costretti a chiudere nuovamente la nostra sede: fino a quando? Non lo sappiamo...Intanto si torna a correre a porte chiuse quindi niente pubblico ad Imola e le Finali Mondiali Ferrari, in programma a Misano, vengono cancellate. Abbbiadavanti un autunno ed un inverno difficili dal punto di vista sanitario. Ma noi non molliamo. Anche questo numero di Cuore Rampante è un modo per sentirci vicini; abbiamo passato la penna ai nostri soci Rodolfo e Sandro che ci hanno scritto di kart, di Formula 1 e di Alfa Romeo. Grazie a Luca leggiamo di quanto sta avvenendo in questo anomalo Mondiale 2020 che ha visto la Ferrari correre il suo millesimo Gp di cui ci parla Mirco. In casa Ferrari e Maserati, intanto, un po' di meravigliose novità ci aiutano a lustrarci gli occhi...dalla Portofino M alla Nuova Ferrari Omologata passando <mark>d</mark>alla Maserati Mc20. Ed infine ma non da ultimo è <mark>motivo di orgoglio p</mark>er il nostro club raccontarvi che è stato conferito ad Ettore ed Ezio I attestato di merito lavora<mark>tivo im</mark>prenditoriale! Buona lettura e stav Strong!!! Think positive! Giusy Costantino

Instagram sfcsanmartinodibareggio

Ferrari Universe— Ferrari Portofino M



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

Il post lockdown ci regala un primo nuovo modello; causa emergenza sanitaria Covid-19 viene presentato solo on line. Al debutto la Ferrari Portofino M, una evoluzione sostanziale della spider GT --più 2. La M rappresenta, per la gamma Ferrari, i modelli modificati; questo ha un valore di 206000 euro e le prime consegne sono previste nel secondo trimestre 2021. Da o a 100 Km/h in 3,45 secondi e una velocità massima di 320 chilometri orari sono garantiti da un propulsore che sale a 620 Cv. Il V8 a 90° turbo da 3855cmc è lo stesso già adottato dalla Ferrari Roma. Novità assoluta il cambio a doppia frizione ad otto rapporti in modalità di guida Race con il manettino a cinque posizioni, splendido connubio tra la tradizione della guida in pista e quella delle spider di Maranello. La nuova modalità Race enfatizza al massimo le qualità di motricità e reattività della vettura, senza tralasciare un ottimo controllo di dinamica laterale, che porta il nome di Ferrari Dynamic Enhancer, che rende immediata ed intuitiva la prestazione in curva al



limite delle condizioni di guida. Lo stile Ferrari balza all' occhio; si è catturati sopratttutto dal frontale, che richiama molto quello della Roma, con un paraurti dal design sportivo ed avvolgente e che dà grinta ed eleganza ad una vettura lunga 459 cm su cui trova armoniosa versatilità il tetto retrattile che convince sia in versione coupè che spider. Per ora l'abbiamo vista fotografata nell'omonima località ligure...aspettiamo con ansia di ammirarla dal vivo!

Giusy Costantino

7 Perrari Universe — Nuova Ferrari Omologata....

Il colore è un fantastico Rosso magma e la livrea racing richiama alcune storiche Ferrari del passato strizzando I 'occhio ad un look moderno; I 'ispirazione corre su un filo ultra settantennale che lega la Ferrari alle vetture Gran Turismo. E ' I 'ultima nata tra le one-off di Maranello, la decima per I 'esattezza ad avere il motore V12 aspirato; la prima fu la P540 superfast Aperta del 2009. A commissionarla un facoltoso cliente europeo che ha impiegato due anni per averla; tanto è passato dallla presentazione dei primi bozzetti. Ne è venuto



fuori un design futuristico con molti elementi reinterpretati a



partire dalla 812 Superfast di cui conserva soltanto parabrezza e fanali anteriori. La calandra ovale piatta definisce un volume anteriore affusolato mentre una naturale prosecuzione della griglia è data dalle sezioni arrotondate sopra i passaruota anteriori; la purezza formale in un equilibrio estetico perfetto permette alla Omologata di conquistare la strada con il suo portamento. Eppure appare aggressiva grazie all' eliminazione del finestrino laterale fisso e con le fenditure laterali che ne abbassano visivamente il posteriore. Nota accattivante anche la coda sormontata da un prominente spoiler che oltre al carico aerodinamico aggiunge aggressività al tutto. L' interno è total black con sedili in pelle e tessuto Jeans Aunde su cui spiccano cinture racing a quattro punti di un intenso blu elettrico. Elementi metallici su plancia e volante richiamano la particolare verniciatura delle GT degli anni cinquanta e sessanta. Richiami alla 250LM ed alla 250GTO si notano su alcuni dettagli come le maniglie interne delle porte ed il bridge centrale F1 verniciati ad effetto martellato. Insomma, un 'auto moderna che si tuffa nel passato, di cui al momento non abbiamo dettagli sulla potenza ne sul suo prezzo, che ipotizziamo stratosferico. Certo è che un V12 aspirato del Cavallino Rampante scuote col suo sound finalmente, di nuovo, l'aria del Circuito di Fiorano.

Giusy Costantino



Pitlane — Mondiale 2020...dei record!

Mentre il buon Lewis Hamilton veleggia verso il settimo titolo iridato marcando nuovi record in fatto di vittorie e di pole position e la casa della Stella a Tre Punte è la regina incontrastata dell'epoca ibrida, il mondo della Formula Uno si interroga sul proprio futuro sportivo e regolamentare. L'arrivo di Stefano Domenicali a capo della Formula Uno è un'ottima notizia: finalmente una persona che viene dal settore e che conosce le problematiche attuali di uno sport che sembra in crisi d'identità. Capitolo budget cup e proprietà intellettuale delle monoposto; il mettere un tetto alle spese dei team può andare bene per i team inglesi che sono strutturati con pochi dipendenti e molti collaboratori esterni, mentre in un team come la Ferrari si parla di un esubero di 300 dipendenti e questo non è di certo stimolante per chi lavora nel team di Maranello. Per quanto riguarda la proprietà intellettuale delle monoposto in questo campionato abbiamo assistito al tira e molla sulla regolarità o meno della monoposto della Racing Point; la RP20 è di fatto una copia della W10? In tanti se lo sono chiesti ma dopo il polverone sollevato, tutto il polverone sollevato si è riposato a terra e tutto pare andare bene così; sotto la brace però cova sempre il fuoco quindi non diamo nulla per scontato in ottica 2021. Due parole sull'addio alla Formula Uno della Honda; i Giapponesi sono proprio gente strana per noi Europei, facciamo fatica a capirli, a giustificare le loro decisioni; infatti, da una parte annuncia I'addio alla Formula Uno, mentre oltreoceano comunicano alla stampa il prolungamento del contratto di fornitura dei motori in Formula Indy. Ma anche in questo caso, se pensiamo all'addio della Honda, dobbiamo anche essere franchi e pensare che, al giorno d'oggi, per una casa costruttrice globale, investire capitali ingenti in Formula Uno su Power Unit fini a se stesse, in quanto come tecnologia l'attuale massima formula può dare poco alla normale produzione di serie, ne vale la pena? Al momento la risposta più sensata pare essere un bel NO ed i Giapponesi avendo sul piatto della bilancia dei fondi da spendere hanno preferito spostare gli investimenti dalla Formula Uno alla loro linea produttiva stradale per poter produrre automobili sempre più green e possibilmente emozionali: quanti ricordi ripensando alle varie NSX, CRX ed S2000 degli anni novanta! Facciamo ora un passo indietro e parliamo di Charles Leclerc: qualcuno nell'ambiente lo chiama il Cannibale, qualcun altro lo chiama il Predestinato, ma vogliamo fargli vivere i suoi ventitré anni senza togliergli I 'entusiasmo che può avere un giovane della sua età? Diamo atto che si diverte nella guida e sprona il team ad avere sempre nuove idee da mettere in pista, diamogli atto che è un pilota alla mano; uno come lui lo puoi incontrare per strada e neanche te ne rendi conto che hai di fronte un futuro campione del mondo. E' umile, ha talento, ha classe, ma la Ferrari e la stampa italiana non devono mettergli addosso troppa pressione altrimenti poi si ha l'effetto contrario di reprimere un ragazzo che invece avrebbe bisogno di stimoli. Un sogno, una visione mistica, tanta voglia di osare mi spinge ad immaginare una Line-Up speciale per il Team Alfa Romeo, Kimi capo squadra e chioccia per il giovane Mick Schumacher; sarebbe un sogno stupendo e se si materializzasse per Mick sarebbe I 'occasione per capitalizzare quanto di buono ha fatto fino ad oggi nelle formule minori e propedeutiche alla Formula Uno. Bene, ora torniamo alla realtà e godiamoci quest' ultimo scorcio del Mondiale 2020 e speriamo di vedere gare combattute, tolte le due Frecce d'Argento. Forza Ferrari, Sempre! La Rossa è Una Fede, non basta indossare una maglia rossa e sventolare una bandiera per dire sono ferrarista, come diceva un certo Enzo Ferrari: "La Passione non la si può descrivere ma la si può solo Vivere!"

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@artigraficherossanigo.it

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

La benna ai soci — LA STORIA DEL BINOMIO LANCIA-PININFARINA



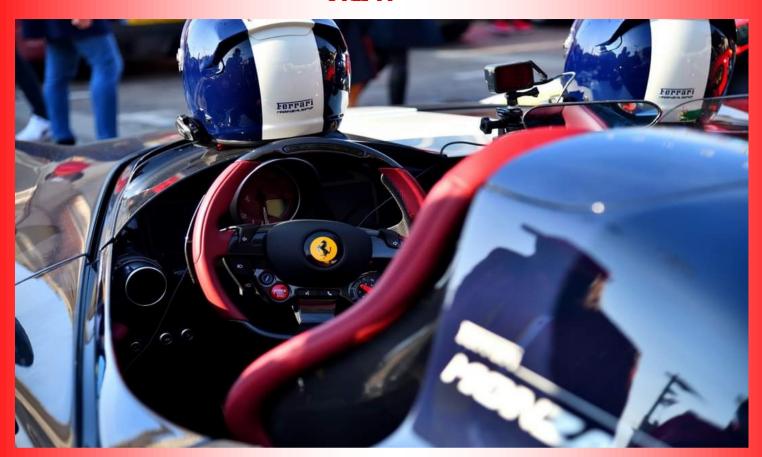
La collaborazione tra la Lancia e Pininfarina iniziò in occasione della progettazione della Lancia Dilambda, un 'ammiraglia di gran lusso, dai tratti nobili ed esclusivi, che venne prodotta soltanto in 1685 esemplari (fonte: Museo Nicolis), quindi in un numero ben distante rispetto alle tredicimila unità della Lancia Lambda da cui derivava. Il nome prescelto dalla Lancia per questa serie non a caso portava il suffisso "Di", che nei nomi delle automobili della marca torinese indicava sempre una versione evoluta e sportiva. Infatti, quando la Dilambda è uscita nel 1928, Vincenzo Lancia aveva già dimostrato che le Lancia erano automobili innovative e non più soltanto di grande qualità. In definitiva, tra le tante note di merito che vanno riconosciute alla Dilambda, vi è il prestigioso primato di aver segnato l'inizio della leggenda Pinifarina. In particolare, una Dilambda versione cabriolet è stata la prima vettura in assoluto a portare la firma della carrozzeria Pininfarina, costituita esattamente 90 anni fa (nel maggio del 1930) e diventata ora un brand globale dopo tre generazioni e quasi un secolo di insuperabile eleganza. Il telaio della Dilambda, a differenza della Lambda che lo aveva a scocca portante, era un telaio in lamiera stampata caratterizzato dalla mancata fusione con la carrozzeria che però aveva lo svantaggio del maggior peso e della minor resistenza. Si decise di realizzare la Lancia Dilambda in guanto doveva competere con concorrenti mastodontiche come la Isotta Fraschini Tipo 8 e più in generale nel mercato americano. Infatti, gli anni '20 sono stati I'epoca delle automobili dalle enormi dimensioni. Al salone di New York, la presentazione di questa Lancia fu un successo, ma poi il progetto di esportazione del modello negli USA fallì in quanto il periodo, con in arrivo la devastante crisi del 1929, non era dei migliori. Oltreoceano fu creata anche una factory esclusiva per l'assemblaggio del modello, ma servì a poco. L'artefice della Dilambda, insieme a Vincenzo Lancia, fu Giuseppe Sola ed il debutto europeo della Lancia Dilambda avvenne al Salone di Parigi del 1929. La raffinata Lancia era spinta da un 8 cilindri a V di 4000 cc. stretto con asse di distribuzione in testa, con valvole parallele (100 CV) e fu costruita in tre serie. Il primo modello fu chiamato tipo 227, il secondo, a passo corto, tipo 229, e l'ultimo tipo 232. Con l'analisi della Lancia Dilambda abbiamo iniziato ad "esplorare" il binomio Lancia-Pininfarina, che ha visto proseguire tale collaborazione per molti anni a seguire, fino agli anni '90. Anticipiamo che nei prossimi numeri di "Cuore Rampante "verranno presi in considerazione altri modelli significativi di Lancia che sono derivati dalla collaborazione con Pininfari-Sandro Salis

OLD





NEW





La penna ai soci — Kartisti si nasce

"Datemi qualsiasi cosa a motore e io ve la porterò al limite" Con questa frase di Gilles Villeneuve è iniziata la mia passione per i Kart, purtroppo in età avanzata, ma con una determinazione così forte come se ci fosse la possibilità di fare carriera nei motori. Un hobby motoristico questo che mi ha permesso di conoscere molti corridori dalla guida molto diversa, da quella aggressiva a quella pulita e precisa. Ad ogni avversario che incontri in pista cerchi di rubare i segreti per migliorarti e diventare più competitivo, ma ad ogni occasione salta fuori un avversario nuovo che ti fa capire che non hai ancora raggiunto il massimo, e quindi ti rimetti sempre in gioco. Paragonerei questa esperienza alla carriera di un pilota di Formula Uno; costui ad ogni stagione pensa di essere tra i migliori ma sbuca sempre qualcuno migliore di te che ti spinge a fare di più. L'unica cosa che nel mondo dei kart non ha limiti è l'età, quindi il divertimento non ha limiti; puoi vedere la passione per i motori racchiusa in varie fasce di età. Anche nel mondo dei kart, come in quello dei piloti professionisti, ogni corridore può personalizzarsi il casco per renderlo più bello e particolare per se stesso e per gli altri, con adesivi particolari e lasciando correre la fantasia. Correre sui kart è un buon metodo per sfogare la tensione che si ha dentro e che si accumula durante le giornate lavorative. Spero di scendere a breve in pista con tutti gli amici del club per poterci divertire insieme e per imparare qualche cosa di nuovo. Esiste una regola ben precisa in questo sport: si scende in pista per divertirsi senza paura e bisogna ricordarsi che si corre solo in pista: sulla strada si rispetta il codice stradale.



SCUDERIA FERRARI CLUB

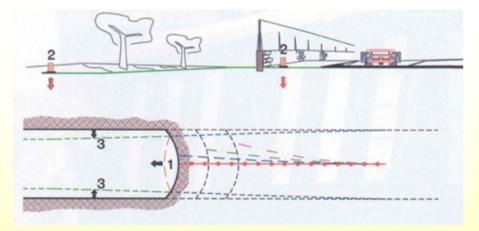
The Official Ferrari Passion

Rodolfo Pozzi

Ferrari Universe — 1000

1000... che numero, mille come gli anni che cantano i Nomadi in un loro recente successo, mille lire che quando ero piccolo erano un tesoro.... mille amici su Facebook o followers su Instagram. E poi ci sono i 1000 Gp della Ferrari in F1, unica squadra presente da sempre nel mondiale dal primo appuntamento a Silverstone nel 1950, Gp che si è tenuto "a casa nostra", a casa della Ferrari su quel circuito del Mugello, da anni palcoscenico del motomondiale, e quest' anno per la prima con protagoniste le F1. Noi tifosi Ferrari lo conosciamo bene perché è spesso I 'autodromo scelto per le Finali Mondiali Ferrari; io ci sono stato tre volte, nel 2013, nel 2017 e nel 2019, ed è uno spettacolo vedere correre sui saliscendi delle colline toscane le nostre amate Rosse. Era da un po' che circolava la voce del Gp 1000 al Mugello, dopo che il Covid-19 ha rivoluzionato più e più volte la stagione, rischiando di non farci vedere neanche un Gp dal vivo. Il circuito nel 2012 era stato sede di una sessione di test di F1 durante il campionato, quindi alcune Scuderie, oltre a Ferrari, conoscono il circuito e hanno a disposizione dei dati, però di 8 anni fa, mentre Ferrari ha dei riscontri più recenti grazie anche ad un test svolto poco prima dell' ufficializzazione del Gp. Il circuito mi incuriosisce, con la velocità stratosferica a cui le monoposto arrivano, dopo aver percorso più di un km di rettilineo, alla "San Donato", curva in cui i piloti di MotoGP si affidano a "San Brembo" per riuscire a frenare e inserire la moto in curva, quanti sorpassi si fanno alla Casanova Savelli o le due curve dell' Arrabbiata, già velocissime in moto, da affrontare in pieno gas. La gara di MotoGP secondo me è una delle più belle del Motomondiale, ed anche ai piloti di F1 il tracciato è piaciuto tantissimo: chissà se verrà disputato anche il prossimo anno il Gp al Mugello. Sarebbe bellissimo. Curiosità: forse non tutti sanno che andando a Firenze con il Frecciarossa si passa sotto l'autodromo. La galleria tocca la curva Borgo San Lorenzo per poi uscire sotto l'ingresso del paddock, l'ingresso col "Casco Rosso": insomma, in quella zona del circuito si respira velocità sia sopra la terra che sotto la terra! Realizzare quel tratto di galleria è stata una sfida egregiamente vinta dai nostri ingegneri; a corredo dell'articolo trovate un paio di foto tratte da una rivista tecnica.

Schema del monitoraggio



Mirco Minghelli

Vista del cantiere



La penna ai soci — Record time

Stiamo assistendo, in questa particolare stagione di Formula Uno, ad un aggiornamento dei record da parte di Lewis Hamilton. Vedendo la facilità con cui conquista mondiali e gare e la poca lotta corpo a corpo con lui degli altri piloti in pista, mi sono voluto fare una domanda: il mito dei piloti del passato che hanno scritto pagine indimenticabili della categoria si sta sbiadendo oppure si sta rinforzando? Niki Lauda diceva: "Le Formula Uno attuali le saprebbero guidare anche le scimmie". Nelle gare odierne notiamo che i piloti puntano a risparmiare gomme e benzina per arrivare a fine gara



mentre in passato la parola risparmiarsi non era contemplata nel vocabolario dei piloti che iniziavano già con le pre-qualifiche a lottare col coltello tra i denti poiché anche un piccolo errore ti poteva lasciare fuori dalla gara. Attualmente invece anche se la macchina più lenta è a quattro secondi dal tempo più veloce si può qualificare tranquillamente senza preoccupazione alcuna! Se oggi arrivasse il



nuovo Villeneuve, con i circuiti demenziali, il regolamento quasi assurdo ed i commissari ottusi, probabilmente non ce ne accorgeremmo neanche. E nella dittatura del politicamente corretto, che ha effetti nefasti anche in F1, un cavaliere del rischio come Gilles verrebbe boicottato subito. Quindi giro a la domanda a voi se volete darvi una risposta: "Secondo voi il mito dei piloti del passato si ingrandisce, visto l'attuale scarsità di gare leggendarie, oppure cala e calerà sempre più col tempo?" Se volete mandare la vostra risposta a presidente@scuderiaferrariclubbareggio.it la pubblicheremo sul prossimo numero di Cuore Rampante.

Rodolfo Pozzi

Photo finish — Gallerie Naturali

Alla fine del lockdown balzavano alla cronaca le lunghe code in autostrada, direzione Liguria, per i continui cambi di carreggiata dovuti al rifacimento o rafforzamento di un notevole numero di gallerie. E allora eccoci che vi parliamo un po' di gallerie...questa volta di quelle naturali. A differenza delle gallerie artificiali, le gallerie naturali si dividono in due parti ben distinte, la parte di scavo della galleria vera e propria, e la parte di ingresso alla galleria detta imbocco. La prima cosa che viene realizzata è la zona di imbocco, una per lato, e poi la galleria vera e propria; tutto il cantiere sarà realizzato all'interno dell'area in vicinanza dell'imbocco. In caso di gallerie molto lunghe si possono realizzare degli accessi intermedi, detti finestre, che necessiteranno a loro volta di un imbocco, di una galleria naturale e infine di una zona di innesto. Dopo aver effettuato tutte le indagini geologiche, necessarie a stabilire il tipo di opere provvisionali necessarie allo scavo, si potrà procedere alla realizzazione dello stesso. Solitamente viene realizzata una paratia in micropali, composta da pali in acciaio cementati in perforazioni verticali del diametro variabile 22-24cm, ad una distanza variabile di 40-50cm; in casi di terreni peggiori si andranno a realizzare delle perforazioni di diametro variabile tra gli 80-120cm ad una distanza variabile tra 100-140cm, in cui sarà realizzato un getto in cemento armato. I micropali, o i pali, saranno uniti da una trave di testa in cemento armato, come nelle gallerie artificiali. Anche qui l'equilibrio delle opere provvisionali sarà garantito da tiranti e/o puntoni, disposti via via che si procede con i ribassi sino alla quota finale prevista. (continua a pag. 11)

Raggiunta la quota di scavo, si andranno a realizzare gli interventi necessari a scavare la galleria, il primo campo di scavo viene detto sezione di attacco ed è solitamente lungo 6-10 metri, con caratteristiche determinate dallo spessore del ricoprimento della galleria da scavare. Preparati gli interventi per lo scavo della sezione di attacco, si andrà a realizzare una protezione a ridosso della paratia detta dima di attacco, dopo di che sarà possibile tagliare la parte della paratia interferente con la galleria e procedere allo scavo vero e proprio della sezione di attacco. Si procederà poi alla realizzazione delle gallerie all'a perto e del portale di accesso alla galleria, la lunghezza di queste due parti sarà definita in base alla lunghezza e alle pendenze del ricoprimento delle gallerie stesse. In alcuni casi, quando non è possibile ricoprire la galleria secondo la naturale pendenza del terreno (immaginate un triangolo con base di 3 e una altezza di 2), si andranno a realizzare dei muri in cemento armato o dei muri in terra rinforzata, sistema che con l'ausilio di geogriglie e reti consentirà di avere un'elevata inclinazione del terreno. Nel caso in cui nessuna delle prime due possibilità sia realizzabile, rimane l'ultima possibilità che è la terra armata, composta da lastre in cemento armato prefabbricate, che fanno sì che si possa avere un paramento verticale in poco spazio, e che alla vista sembrano dei pezzi di un puzzle.

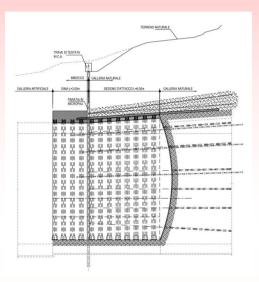


Figura 2 - terra armata



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

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... Travagliato - 25 Ottobre 2020



#LIVEYOURFERRARIPASSION