2/2022

SCUDERIA FERRARI CLUB COMO

ROSSO PASSIONE

Saluta la F1 un' uomo, un campione soprannominato ICEMAN "uomo di ghiaccio" l'ultimo pilota ad aver vinto il mondiale con la FERRARI nel 2007.

INDICE

- ***Grazie mille ICEMAN***
- ***Partenza del Rally storico di Montecarlo***
- ***9° campionato kart***
- ***250 GTO 1962 - 2022***
- ***Aci Rally Monza 2021***
- ***Dallara D50***
- ***La F1 in televisione***

Caporedattore Marco Cammarata

Grazie mille ICEMAN

Dalla stagione 2022 non ci sarà più in pista Kimi Raikkonen a detta di alcuni un pilota schivo a detta di altri l'unico vero pilota capace di dire la verità sempre.
Una carriera avvincente forse ha raccolto

meno di quello che era in grado di fare in pista, ma che si arricchisce con quel mondiale 2007 vinto in rimonta sul duo McLaren e con aiuto del compagno di squadra Massa che in Brasile gli cede la vittoria al finlandese per vincere il campionato.
Incontrarlo nei vari

eventi creati da Ferrari per i club ha dato la possibilità di vedere un Kimi diverso da come è descritto, primo ricordo incontro con Kimi e Seb nel 2015 alla Villa Reale di Monza dopo l'evento e la sessione di autografi autorizzati con ordine , Kimi sembra andarsene ma si ferma in una parte a firmare autografi per una mezz'ora abbondante salutando sempre e senza rifiutare una foto o un altro autografo.
Una disponibilità che forse in pochi si sarebbero aspettati da lui, l ultimo GP di Monza con la Ferrari Kimi si arrese a Hamilton solo per un gioco sporco della Mercedes che fece fare da tappo a Bottas per non fare vincere il ferrarista, ma in quell' occa-

sione sul podio Kimi quasi si scuso' con i tifosi per non essere riuscito a vincere e per la prima volta si vide sul volto di Kimi un emozione in pubblico.
Sicuramente ci mancheranno le sue interviste nel weekend il suo Bwoah diventato leggendario nelle ultime stagioni , a quando gli chiesero chi tra Verstappen e Hamilton avrebbe vinto il mondiale e lui rispose... Chi avrà più punti a fine dell' ultima gara.. ci sono molte altre vicende che dimostrano la sua superiorità rispetto ad altri: il ricevere nella hospitality Ferrari un

piccolo tifoso che piangeva per il suo ritiro dopo il via, il fatto di non nascondere le sue debolezze o gli errori di gioventù e altri ancora che magari noi non conosciamo.
Con l'augurio di vivere una pensione tranquilla, possiamo solo dire

GRAZIE KIMI PER LA TUA SPONTANEITÀ.

Rodolfo Pozzi

Partenza del Rally storico di Montecarlo

Il vantaggio di lavorare vicino al centro di Milano? Essere in prima linea per un traffico speciale... storico...ed emozionante. Uscendo dal lavoro, vedere le storiche auto da rally di un tempo le Alfa Romeo le invincibili Stratos e tante altre, non servono parole ...godetevi le foto.....

Mirco Minghelli

9° campionato kart

Dopo un anno di pausa in questo 2022 cercheremo di riprendere con il nostro campionato kart, sarà il nostro campionato numero 9.
si cerca di ricominciare a divertirsi e a vivere normalmente.
i piloti torneranno ad affrontarsi mensilmente nei

kartodromi della nostra zona comasca con i format delle gare che saranno sempre diversi per cercare di mischiare le forze in campo e creare incertezza fino all'ultima gara.
Sicuramente scenderanno il pista i tre veterani Rodolfo presente dal primo campionato , Angelo e Giuseppe che sono presenti dal secondo campionato: su queste tre persone e l'aiuto di Stefania si sono caricati sulle spalle l'organizzazione e lo svolgimento delle gare.
non dimentichiamo anche Claudio Maurizio Dario e Mauro i pionieri della categoria OVER 45 nata due anni fa per i "vecchietti" che scendono in pista per sfogare la loro tensione lavorativa e ritrovarsi dopo la gara a bere una birra in compagnia prendendosi in giro per gli errori che ci sono stati durante la gara.
Una categoria dove il divertimento è al primo posto, poi passiamo alla categoria EASY dove i piloti presenti sono già competitivi ma con meno allenamento ma che durante le gare mettono in pista un equilibrio incredibile, da notare che i primi 5 arrivano spesso racchiusi in 1,5 secondi , oltre a questi vi sono altri corridori che sono sempre li ad approfittare di uno spiraglio per poter portare a casa un risultato migliore.
Poi abbiamo la categoria regina dei PRO con kart totalmente diversi più performanti e con uno stile di guida diverso che richiede un allenamento per poter affrontare le gare in modo corretto e con una velocità maggiore.

In questa categoria gareggiano i migliori coloro che come minimo si allenano con una costanza incredibile, infatti le loro gare sono decise o da un contatto o dal minimo errore di guida ,ma vederli correre con quel ritmo e quella precisione è qualcosa di spettacolare.
Se questo si ripeterà anche quest'anno? noi lo speriamo ma la situazione che stiamo attraversando non ci permette di fare programmi , una cosa è sicura cercheremo di tornare a divertirci tutti e

di poter tornare anche in piste esterne e più lontane dove poterci mettere alla prova con altri club , cosi come la gara svoltasi al Mugellino durante le finali mondiali Ferrari del 2019 dove un quarto posto in una gara endurance con gli altri club ci ha dato una bella soddisfazione che vogliamo ripetere e migliorare.
Speriamo di tornare al più presto anche ai kartodromi di Colico e Vignate dove sfidarci con lo spirito di competizione che abbiamo sempre visto nei nostri campionati.

Angelo Bianchi

250 GTO 1962-2022

Maranello,sabato 24 febbraio 1962, nel soleggiato cortile della fabbrica, durante l'annuale conferenza stampa prima della nuova stagione, Enzo Ferrari presentava all'attenzione dei giornalisti quattro vetture

Sport, una monoposto ed una berlinetta.

Le Sport erano le 196 SP la 246 SP e la 286 SP equipaggiate con propulsori a 6 cilindri e a 8 cilindri.

La monoposto costituiva l'arma per difendere il titolo iridato della stagione'61. Ma l'attenzione dei numerosi addetti ai lavori venne però catalizzata da un'inedita berlinetta,

la 250 GTO, dove la « O » significava « omologata ». Era l'erede della 250 GT passo corto, ma si capì subito che questa nuova berlinetta non doveva esssere solo bella ma vincente.

Il motore della 250 GTO era il V12, di 3 litri, con un impressionante sfilata dei 12 tromboncini d'aspirazione dei 6 carburatori doppio corpo Weber. Tre delle 39 GTO furono cos-

truite con il Motore 4 litri delle potenti berlinette 400 SA. La Carrozzeria Scaglietti di Modena, allestì le 39 GTO con carrozzeria d'alluminio interamente battute a mano. Gli ultimi esemplari costruiti nel 1964 potevano usufruire

dell'esperienza della carrozzeria della 250 LM, cosi che la linea della 250 GTO in questi esemplari divenne piu sobria, ma non meno vincente. Il debutto in pista avvenne alla 12 Ore di Sebring del 1962, con la vittoria nella categoria GT. Da lì in poi è stato un successo dopo l'altro: tra il 1962 e il 1964 la 250 GTO ha vinto praticamente tutto quello che c'era da vincere, aggiudicandosi il primo posto nel campionato GT per tre anni di fila: a Sebring è sempre salita sul gradino più alto del podio, così come alla 24 Ore di Le Mans.

È arrivata prima alla 1000 km del Nurburgring, al Tourist Trophy, alla 500 km di Spa-Francorchamps, alla Targa Florio e in tante altre gare, come le amatissime gare in salita in Italia che erano di moda.

La 250 GTO è la Ferrari classica più iconica e il modello più ambito, sognato e ammirato nell'intero mondo del collezionismo di auto d'epoca. È ammirata sia per la sua bellezza estetica che per la sua

meccanica. Come già scritto, la 250 GTO ha gareggiato e vinto ovunque, guidata sia da innumerevoli dilettanti che da alcuni dei più importanti professionisti che lo sport automobilistico abbia conosciuto.

È una vera auto da collezione !!

Ivo Pucci

Aci Rally Monza 2021

A fine settembre, sulla pagina Instagram dell'autodromo di Monza, compare una foto e subito mi brillano gli occhi…..il Rally di Monza denominato per l'occasione Aci Rally Monza 2021, si terrà a porte aperte e sarà tappa finale del WRC….World Rally Championship…..quindi

arriveranno a Monza per il secondo anno di fila i mostri sacri del rally… Sebastien Ogier, Thierry Neuville, Elfyn Evans, e soprattutto le spettacolari WRC+, vetture da 400 cv e con un'aerodinamica pazzesca, in grado di sfrecciare a più di 100 km/orari sui percorsi delle prove speciali.
Appena possibile mi lancio nell'acquisto di un bel biglietto per il sabato con annesso accesso paddock….già che sarà l'ultima occasione per ammirare le WRC+ in tutto il loro splendore. L'anno prossimo verranno sostituite da vetture ibride denominate Rally 1, ho pensato di acquistare tutto per gustarmele il più possibile.
Uscito il programma inizio lo studio e riesco a programmare la giornata al meglio, al mattino Adrara San Martino per il riordino e il pomeriggio in autodromo.
Per questa giornata mi fa compagnia Chiara, che come me, adora i motori e i Rally, e approva subito il mio programma con entusiasmo.
Il bello di andare al riordino è che le auto arrivano in mezzo al traffico, in questo caso, di un piccolo paesino vicino al lago d'Iseo, immagino l'espressione stupita di un abitante della zona nella sua piccola macchina trovarsi dietro una WRC+.
Tutte la auto del rally si fermano per qualche minuto lasciandosi ammirare, prima di ripartire, e raggiungere i tratti di strada chiusi, in cui si disputano le prove speciali cronometrate.
I big ne approfittano anche per un veloce cambio gomme, spesso nei rally si utilizzano gomme diverse incrociate o due anteriori di un tipo e due posteriori di un altro.
Arriviamo a Adrara proprio giusti giusti per l'arrivo dei piloti, appena vedo la prima WRC+ mi vengono gli occhi a cuoricino, una Toyota Yaris, seguita dalla mia preferita, la Hyundai I20…., che

spettacolo; bella, ma un po' meno, la Ford Fiesta, destinata ad essere sostituita nel 2022 della più moderna e accattivante Ford Puma.
Arriva al riordino Thierry Neuville, alfiere di Hyundai, che ha avuto "un incontro ravvicinato" con il guard-rail e ha la parte anteriore piuttosto rovinata, ma nonostante questo prosegue il rally come se niente fosse.
Finite le WRC+ arrivano le più "semplici", ma non meno belle, Rally2, presenti al rally in forma massiccia.
Ammiriamo un bel gruppo di Skoda Fabia, un paio di Wolkswagen Polo, qualche Hyundai I20 e un paio di Citroen C3.
Nelle R5 ci sono presenti anche dei piloti italiani, tra cui Andrea Crugnola e Pietro Ometto, che

hanno davvero ben figurato arrivando decimi assoluti e primi della loro categoria.
Attendiamo l'arrivo di Rachele Somaschini, fresca vincitrice della coppa femminile del campionato italiano Rally 2021, con la sua Citroen C3 Rally2, per poi puntare verso l'autodromo di Monza, seconda tappa della giornata.

In autodromo ci accolgono le auto storiche selezionate da Aci per un evento di contorno al rally, che ci accompagnano fino al village preparato per l'accoglienza del pubblico del Rally.
Spicca nel village, una parte dedicata all'esercito con un mezzo blindato, un lince, su cui non provo neanche a salire data la sua altezza……e una parte dedicata all'aeronautica, con il cockpit di un tornado in cui si poteva ammirare la magnifica strumentazione interna dell'aereo, in un altro punto poi c'è anche il simulatore delle frecce tricolori.
Ovviamente come ogni village che si rispetti c'è la parte dedicata al cibo e la parte dedicata ai gadget, seguita poi da tutta una parte dedicata a incontri con vari ospiti, affacciata su un'esposizione di auto che hanno fatto la storia dei rally, tra cui la Toyota di Carlos Sainz, papà del nostro pilota n° 55.
Dopo la pausa nel village, ci siamo lanciati nel paddock, dove abbiamo potuto ammirare le auto

in assistenza, sui cavalletti e mezze smontate, abbiamo anche visto da vicino qualche pilota.
Dopo il paddock, abbiamo girato l'autodromo a caccia di postazioni per goderci il rally e scattare delle belle foto, ammirammo i piloti nelle strette inversioni create ad hoc sul tracciato dove siamo abituati vedere sfrecciare le F1, la cosa che più mi stupisce è come in pochissimo spazio, fanno girare con un colpo di freno a mano la macchina….io per girare la macchina in quello spazio dovrei fare almeno 7/8 manovre….una roba pazzesca la maestria di questi piloti.

Alla fine scegliamo la tribuna esterna alla parabolica, e ne approfittiamo per ammirare il dipinto realizzato da Aldo Drudi in occasione dell'intitolazione della parabolica a Michele Alboreto, avvenuta a settembre in occasione del GP di Monza.
Attendiamo l'ultima speciale di giornata, e riusciamo a vedere dei passaggi notturni, con le auto dotate dei fari supplementari.
Per fortuna siamo vicino ad una chicane e riusciamo anche a vedere i dischi dei freni incandescenti per la frenata che fanno per inserire l'auto nella chicane.
Prima di avviarci verso casa rientriamo nel paddock e riusciamo ad incrociare Rachele Somaschini, che si presta per una foto e qualche autografo, veramente gentilissima e disponibile con tutti i suoi fan.
Usciamo dell'autodromo quasi alle 20:00 con la mente piena di emozione e l'adrenalina a mille, ansiosi di tornare a casa e vedere gli scatti della giornata.
Grazie Monza e grazie Mondiale WRC per questa giornata in autodromo, dopo più di due anni di astinenza tornare in autodromo è stata una "doppia libidine con i fiocchi" e ovviamente grazie mille a Chiara per la compagnia.

Mirco Minghelli

Dallara D50

Per festeggiare i suoi cinquanta anni di esistenza, la Dallara ha deciso di presentare una versione speciale della Stradale, denominata D50. Vera e propria celebrazione del primo mezzo secolo di vita della casa automobilistica parmense, questa edizione limitata della sportiva si caratterizza per una livrea totalmente verniciata a mano in tinta oro e nero: il nero graphite opaco a identificare il carbonio, competenza chiave dell'azienda, e l'oro champagne per celebrare i primi cinquanta anni con uno sguardo rivolto verso il futuro.

Come ogni Dallara Stradale che si rispetti, anche la versione speciale D50 della sportiva è equipaggiata con un motore 2.3 turbo di origini Ford, capace di sprigionare 400 CV di potenza massima, specifica che rende possibile uno scatto da 0 a 100 km/h in 3,25 secondi. La vettura vanta inoltre un rapporto peso/potenza di tutto rispetto, grazie ad una massa complessiva di 855 chilogrammi. "È stata presentata ieri la D50, versione da collezione della Dallara Stradale totalmente verniciata a mano – scrive la Dallara sul proprio account Facebook ufficiale – Oro e nero insieme per esprimere due concetti fondamentali: competenza & heritage"

Silvano Xotta

La F1 in televisione

Ciao ragazzi oggi racconterò in breve la storia della F1 in televisione.
Ho scoperto che la prima trasmissione parziale di un Gp risale al lontano 1953 nel Gp D'Italia e che il commentatore era Piero Casucci, da quel momento in poi gli appassionati cominciano a seguire i Gp soprattutto alla radio. La F1 diventa televisiva in Italia dalla metà degli anni 70 con l'ingaggio da parte della Scuderia Ferrari di Niki Lauda nel 1975 lo stesso

pilota conquista il Campionato del Mondo dopo un duello con il Campione del mondo uscente Emmerson Fittipaldi. Dal 1976 la RAI comincia a inviare un giornalista a raccontare le gesta dei 26 piloti sulla griglia di partenza e il pubblico televisivo aumenta sempre più con l'avvento della TV a colori e con l'arrivo di piloti del calibro di Andretti, Hunt, Peterson, Lauda, Regazzoni e una nutrita squadra di piloti Italiani Brambilla Merzario i primi poi tanti altri a cavallo tra gli anni 80 e 90 la pattuglia italiana conterà anche 8 alfieri al via dei Gp. Ma torniamo alla TV, in Italia il Telecronista più famoso è Mario Poltronieri che ci accompagna per 25 anni poi Gianfranco Mazzoni invece ci racconterà le imprese di Michael Schumacher. All'inizio degli anni 80 nasce la TV commerciale e nel 1990 ottiene la concessione di poter trasmettere i Gp. Il Telecronista è un ex pilota Andrea De Adamich supportato da una squadra di primo ordine come Luca Budel il compianto Pepi Cereda e Guido Schittone non solo, nei box ci sono 2 donne che si alternano Patricia Pilchard e Claudia Peroni che intervengono con interviste hai protagonisti. La concorrenza spinge la RAI a migliorare la squadra ingaggiando Giorgio Piola che descrive con disegni le modifiche di anno in anno dei regolamenti e delle auto e in cabina di commento insieme a Poltronieri c'è l'ex pilota Clay Regazzoni . A metà degli anni 90 nasce la Pay TV quindi un'altra concorrente per offrire agli spettatori più immagini e ovviamente aumentare il

pubblico televisivo. La F1 cambia pelle anche a livello di immagini i Camera-car regalano agli spettatori la sensazione di essere in macchina con i loro beniamini e questo rende il prodotto F1 appetibile da sponsor e paesi che vogliono avere visibilità con l'avvento dei Gp. Negli ultimi anni il prodotto F1 in Italia è trasmesso principalmente dalla Pay TV la RAI non trasmette più i Gp però gli spettatori sono aumentati soprattutto quest'anno perché il Mondiale si è deciso all'ultimo Gp con la lotta Verstappen Hamilton. I telecronisti di Sky ora sono Carlo Vanzini e l'ex pilota Marc Gene e hai box ci sono due brave e belle giornaliste Mara San Giorgio e Federica Masolin. Io da appassionato di questo sport preferivo le telecronache anni 80 e 90 queste sono troppo urlate. Sicuramente la qualità dell'immagine e molto migliorata e anche le riprese ma lo sport in se a perso il suo fascino.

Ps quest'ultima frase è a titolo personale ma penso che molti della mia età siano d'accordo con me.
Vi auguro una buona lettura.

Riccardo Vietri