

2/2023



ROSSO PASSIONE

SCUDERIA FERRARI CLUB
COMO



**Presentata la nuova vettura per la
stagione 2023 sperando che ci porti
al titolo mondiale**

INDICE

- ***Pranzo di inizio anno***
- ***La nuova SF-23... in love***
- ***Campionato kart SFC Como 2023
gara 1***
- ***Belli e Dannati 2 il racconto continua..***
 - ***250 LM 1963-2023***
 - ***Test del Bahrain***
 - ***Il nostro gioco cruciformula 1***
- ***Soluzioni del cruciformula1 del mese
scorso***

Caporedattore Marco Cammarata

Pranzo di inizio anno

Con la stagione 2023 della formula 1 alle porte abbiamo voluto passare la prima domenica di febbraio in compagnia dei nostri soci e di alcuni amici di Abbiategrasso ed Erba. Una domenica in famiglia in tutti i sensi della parola, dall'atmosfera semplice con chiacchierate sia sulla Ferrari che sulla vita quotidiana. Una domenica nata per gioco e che è diventata una pizzoccherata amatoriale dove i nostri quattro assi dei fornelli Dario, Silvano, Laura e Stefano hanno dato vita ad un menù proprio casareccio, insieme a loro Stefania, Enrica, Claudio, Mauro, Pierluigi, Marco ed Elena hanno completato il lavoro di squadra con il servizio ai tavoli. Questa novità per il nostro club ha dato vita a qualcosa di nuovo che ha unito i tesserati a rinforzare un gruppo che da due anni sta facendo parlare di sé più che in passato e speriamo di continuare su questa onda di entusiasmo. Un ringraziamento anche a chi ha partecipato alla giornata e l'appuntamento è per la prossima giornata culinaria amatoriale.



LA NUOVA SF-23... IN LOVE

Ciao a tutti, la nuova stagione è alle porte e cosa c'è di meglio se non partecipare in prima persona alla presentazione? ...E poi, diciamo dove e quando? A Maranello, il giorno di San Valentino! Direi che la combinazione supera ogni aspettativa. Volendo fare una mezza giornata in più, arrivo il giorno prima; obiettivo della mia missione? mettermi davanti al reparto corse aspettare ed aspettare fino all'ora di cena... prenotata al "Montana". C'è molta gente sapendo che ci sono i vari piloti, riesco ad intercettare in ordine: Marc Gené, Robert Shwartzman, ancora Gené ed Antonio Fuoco. Tutti veramen-



te gentili e disponibili con me e con i presenti... quindi autografi, foto, cori e un "WOAH CARLO MAI VISTO QUESTO"; direttamente dal diretto interessato non ha eguali! Poi arrivate le 19 saluto i restanti superstiti e me ne vado a degustare i famosi piatti del Montana. I nostri due piloti ufficiali erano ancora impegnati in un lungo briefing. Cena ottima, con pure gli inviati di una TV spagnola a riprendere il locale! Ci tornerò...

Giorno - 14.02.2023 – passione rossa e San Valentino un mix divino!

Alle 7.30 c'è il ritrovo presso l'accredito pass al Maranello Village, poi, ci avventuriamo alla ricerca del posto, ma gli intoppi sono eccellenti! Ci hanno fatto girare per il paese come trottole per trovare il parcheggio "riservato"! Verso le 9 siamo arrivati finalmente alla tribuna allestita appositamente per l'evento. Con tanto di DJ, coreografa e prove infinite, presentatori ecc... (tutti promossi, per chi era vicino a me promuovo anche la coreografa!) siamo tutti trepidanti per il lancio della nuova vettura. nota dolente il catering, ma in quello sappiamo chi spende molti più soldi, e...non è la Ferrari! Quindi scatta la coreografia stra-provata, tutta la tribuna si alza e con i nostri cartoncini creiamo la forma di un meraviglioso cuore rosso contornato dal colore giallo e poi attacca il nostro magnifico inno. Sul maxischermo davanti a noi appare in tutta la sua bellezza la nuova SF-23, ha



piccole modifiche, anche nel muso e nei braccetti delle sospensioni anteriori...vedremo poi se questo lavoro eseguito si vedrà subito in pista. La cosa più bella è che sull'alettone posteriore c'è la meravigliosa scritta Ferrari in bianco!



Poi l'arrivo dei super ospiti, ossia Charles e Sainz. Rigorosamente è tutto in inglese, quindi poco importa, la cosa che si percepisce è la loro emozione e la voglia di torna-

re a gareggiare! Prima parla Sainz e poi Charles, che è accolto da un super boato! Il ragazzo è carico e ci ringrazia per la nostra presenza e sente che è circondato da un amore enorme. L'obiettivo che hanno in testa entrambi (anche se io vedo solo un nr. 1 davanti a me!) è quello di vincere il mondiale e di portare nuovamente la Ferrari nell'Olimpo, dove deve tornare a splendere. È il momento dei saluti e vengono trascinati via per andare in pista. Si susseguono Giovinazzi, Shwartzman e le due ragazze dell'Accademy



Ferrari. Ci sono anche collegamenti con Gené in pista, l'intervista a Vasseur e poi le chiacchiere con i piloti. Ma tutto quello che stavamo ancora aspettando sono i giri in pista della nuova vettura. Vedere e



sentire dal vivo la meravigliosa SF-23! A chi tocca questo onore? Al nostro magnifico Charles! Fa due giri, ma anche nel team radio scherzoso con Sainz, c'è tutto il suo amore per noi tifosi e per questo sport e la sua immensa gioia per questa vettura! Grazie per questa grande opportunità, grazie ai miei magnifici compagni di viaggio e grazie ancora per il pranzo da Lello...e che la sfida abbia inizio.

Laura Guffanti

Campionato kart SFC Como 2023



Gara 1



Prima gara del campionato kart 2023 parte con la categoria PRO che ha in Jonny il campione uscente e il favorito per la gara, nella lista dei partecipanti oltre agli storici: Angelo, Giuseppe, Jonny e Fradav abbiano due giovani corridori : il campione EASY 2022 Matteo Leghi e Federico Galli .

una gara sviluppata sia in reverse sia nel senso normale di marcia che ha portato la vittoria di Baldo che sorprende un po' anche il campione uscente.

Nella gara Easy che si è svolta verso fine mese a causa della presentazione della nuova ferrari di f1, il vicecampione Easy 2022 Claudio si mette a dettare il ritmo e a far suo la prima gara dopo un duello avvincente con Fradav presente in questa gara come WILD card, terzo posto per Maurizio B. che recupera il podio dopo un contatto tra rodolfo e mattia che ostacolandosi gli lasciano campo libero al podio.

Siamo molto contenti e orgogliosi, come club, di avere una squadra di piloti e grazie per la sportività dimostrata in questa prima gara, sia da parte dei veterani, sia da parte dei ragazzi nuovi.

Vi vogliamo sempre così!!



Belli e Dannati 2: il racconto continua...

Per una come me, che a metà degli anni 70 ci è nata, è stato un piacere già leggere i 14 racconti narrati da Luca Dal Monte in *Belli e Dannati*; in uno spazio temporale che va dal 1970 al 1979



l'autore ci cala, più che nelle corse, nei sentimenti, nei sogni e nei pensieri nonché nei rancori, nelle paure e negli incubi di quegli uomini votati alle corse in un tempo in cui le vite dei piloti erano appese ad un filo. I figli chiedevano alle madri quando i loro padri sarebbero morti, perché questo si diceva: *"i papà che corrono in auto prima o poi muoiono"*. Ho letto il libro divorandolo in poche sere poiché i racconti hanno un ritmo incalzante, scorrono fluidi e veloci come una corsa, ma si parla poco di corse e molto di uomini e delle loro donne; come donna provo ammirazione per

queste fidanzate e mogli, intelligenti, tenaci, caparbie ma soprattutto piene di coraggio tanto, tantissimo coraggio, amatissime dai loro uomini ma anche odiate da quei compagni/piloti alla fine incapaci, comunque, di staccarsi da loro, di fare a meno di loro. Mi sono approciata dunque con grande interesse alla presentazione in anteprima nazionale di *Belli e Dannati 2*; dalla voce stessa dell'autore Luca Dal Monte, nella splendida cornice del Convento Dell'Annunciata di Abbiategrasso, alla



presenza di Mauro Apicella, Head di SFC, nonché alla presenza di sei SFC della Lombardia e con tanti amici di SFC Como, ho scoperto che anche il secondo libro è un romanzo in cui, con un abile connubio fra fatti realmente accaduti e fantasia, l'autore ci cala nuovamente in

quell'età dell'oro della Formula Uno. Con dodici nuovi racconti, Dal Monte prosegue la narrazio-



ne di quel mondo delle corse degli anni 70 iniziata nel primo volume; protagonisti ancora una volta piloti, costruttori, meccanici ed ingegneri, ma anche giornalisti mogli e fidanzate, nomi spesso noti come anche piloti e uomini e donne ormai dimenticati, ma questo poco importa perché il fatto reale è solo il punto di partenza intorno al quale l'autore costruisce sentimenti, emozioni e riflessioni sulla vita. Cosa aspettarci adesso? Un *"Belli e Dannati 3"*? Forse sì, forse no ...a me piacerebbe un *"Belli e Dannati Il Racconto"* ...lo scopriremo a breve perché Luca Dal Monte ci ha già anticipato che qualche cosa bolle in pentola!

Giusy Costantino

250LM 1963-2023

La Ferrari 250 LM non è solo una delle supercar più sexy del Cavallino ma anche quella che mezzo secolo fa trionfò a sorpresa sul circuito della Sarthe. La Berlinetta 250 GTO, una grande Ferrari con motore V12 anteriore era stata presentata nel 1962 e si sarebbe rivelata l'auto da battere vincendo ovunque, dal Tour de France alla Targa Florio, a Le Mans e alla 1000 km del Nürburgring. Ma lentamente, il tempo e la concorrenza recuperavano il passo e già nel 1963 Enzo aveva deciso quale vettura avrebbe preso il posto della 250 GTO: La 250 LM, una Berlinetta più veloce e leggera, con motore V12 posteriore.



La sigla LM sta per Le Mans, la grande gara francese di durata.

Purtroppo, la Fédération Internationale de l'Automobile (FIA) la pensava diversamente e si rifiutò di omologarla come auto -GT (Ferrari doveva produrre 100 vetture di serie prima di poter essere ammessa alla categoria Gruppo 3), costringendo la 250 LM a farsi avanti e gareggiare nella categoria prototipi nel 1964 e 1965. La 250 LM venne presentata ufficialmente al Salone di

Parigi il 28 novembre 1963.



Nel corso dei anni ne furono costruite 32 esemplari. Essenzialmente una versione berlinetta della 250 P, prototipo del 1963 con cui Ferrari si era aggiudicata il titolo mondiale Sport Prototipi con le vittorie di Sebring, Le Mans e Nürburgring, la 250 LM dimostrò rapidamente le sue capacità sul circuito endurance, nonostante si trovasse nella poco invidiabile situazione di gareggiare contro alcuni formidabili prototipi Ferrari costruiti appositamente, come la 330P con V12 da quattro litri e la 275 P, con cui condivideva lo stesso motore.



Non importava, la 250 LM era all'altezza del compito e nel 1964 si impose su diversi tracciati lunghi e impegnativi, tra cui la 12 Ore di Reims e la 9 Ore di Kyalami. Colse molte vittorie anche in corse di campionati nazionali in mano a molti Piloti leggendari, come Rindt, Piper, Vaccarella, Bianchi, Scarfiotti e molti

altri ancora. La vettura si era dimostrata veloce e affidabile, due caratteristiche essenziali nel mondo delle corse endurance, e un anno dopo, alla classicissima francese, la 24 Ore di Le Mans del 1965, ben cinque Ferrari 250 LM si presentarono sulla griglia, tutte di proprietà di privati o importatori nazionali di Ferrari. Dopo una gara combattuta, dopo 24 ore una di queste 250 LM tagliò per prima il traguardo, guidata da Masten Gregory e Jochen Rindt per il North American Racing Team di Luigi Chinetti, seguita a ruota da un'altra 250 LM, di proprietà del privato Pierre Dumay e supportata dal Team del importatore belga Jaques Swaters, la Ecurie Francorchamps. Una



vittoria assoluta molto meritata che piacque molto a Enzo Ferrari. Questa vittoria assoluta della 250 LM e rimasta fino ad oggi l'ultima per la Scuderia Ferrari a Le Mans, sperando che l'attuale erede, la Hypercar 499P, possa nei prossimi anni conquistare nuovamente la vittoria assoluta nella gara francese.

Test del Bahrain

Come ogni anno i test con le nuove monoposto sono il primo evento ufficiale sotto gli occhi di tutti i veri appassionati di formula uno e come ogni anno la domanda è sempre la stessa chi si è nascosto e chi ha fatto sul serio?.



Beh solo i diretti interessati lo possono sapere e noi proviamo ad interpretare ciò che abbiamo visto.

RED BULL

Partiamo dai campioni del mondo della red bull direi tutto tranquillo tanto da permettersi di non simulare la qualifica con Verstappen, il passo gara sembra inavvicinabile per tutti indipendentemente dalle coperture utilizzate.

MERCEDES

Arriverà la versione B della vettura tedesca? I test non sono andati al meglio i piloti si aspettavano sicuramente di più dalla nuova vettura, qualche giro con la miscela da qualifica ha dimostrato che qualcosa si può fare, vedremo come andrà durante la prima gara.

ASTON MARTIN

L'incidente in bicicletta di Stroll ha un po' scombuscolato i piani. Drugovich ha sostituito il canadese e vedremo se lo farà anche nell'avvio di campionato, per quanto riguarda Alonso sembra agguerrito, durante i test sem-

brava un leone in gabbia voglioso di girare sempre di più per migliorare, sembra essere la scuderia che ha fatto un gran miglioramento.

ALPINE

La squadra francese sembra essere rimasta come lo scorso anno cercando di miglior qualcosa ma non ha messo in pista grandi miglioramenti sui tempi, l'arrivo di Gasly porterà qualcosa in più?

MCLAREN

Doveva essere l'anno del riscatto dopo l'allontanamento di Ricciardo e l'arrivo del grande talento di Piastri, per ora i tempi in pista non sembrano dare questo gran risultato.

ALFA ROMEO

La nuova livrea piace molto a tanti addetti ai lavori e tifosi, le performance non sembrano aver convinto i piloti e un problema al motore che vedremo se sarà un caso isolato.

ALPHA TAURI

La strana coppia di piloti non sembra aver convinto, inoltre voci di un possibile distaccamento da parte della famiglia red bull sembra iniziare a creare atmosfera strana, vedremo se riusciranno a migliorare nella lunga stagione.

WILLIAMS

Sulla simulazione di qualifica i due piloti hanno dimostrato un discreto miglioramento di tutto il pacchetto della vettura, saranno in grado di risalire la classifica e di lottare per portare la storica squadra almeno a metà classifica?

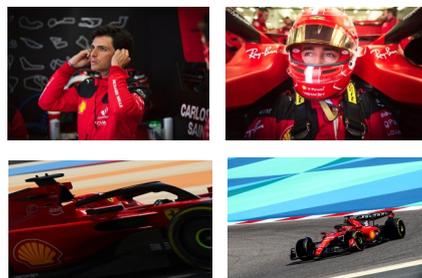
HAAS

I risultati non sembra-

no essere migliorati, i due piloti sicuramente esperti e in grado di sviluppare la vettura durante tutta la stagione, l'unico cambiamento ben visibile la riduzione del muretto box per risparmiare soldi.

FERRARI

Speranza di un miglioramento forse, l'usura delle gomme sul passo gara non sembra essere migliorato (a parte red bull tutti sembrano avere questo problema).

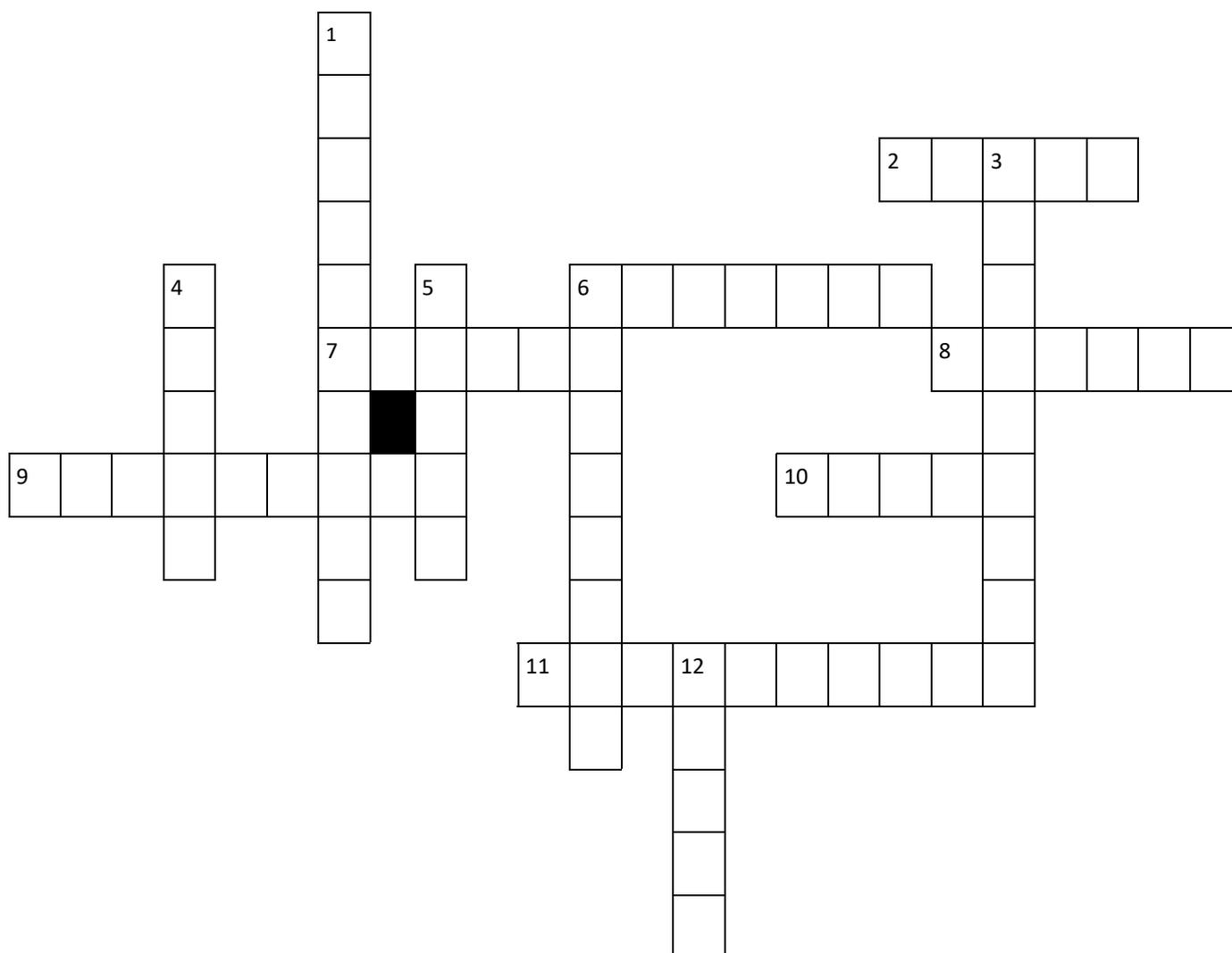


Leclerc è stato fotografato con il volto molto scuro, forse un caso o forse no, l'auto sembra essere più adatta a Sainz. Il passo gara non si avvicina alla red bull e cosa si potrà migliorare in una settimana? Questa l'analisi dei test ovviamente quanti hanno girato al 100% e chi si è nascosto? Lo sapremo solamente il 5 di marzo.

Buon campionato a tutti.

Rodolfo Pozzi

CRUCIFORMULA 1



ORIZZONTALI

2. Che sponsor aveva la Lotus nel 1987
6. Chi fu a introdurre per prima il telaio a fibra composta di carbonio
7. Chi tradì Villeneuve superandolo all'ultimo giro del GP di Imola 1982
8. La Brabham fu la prima vettura turbo a vincere il mondiale nel 1983 con
9. Chi era alla guida della McLaren
10. Nel 1981 Maranello costruì la prima monoposto
11. L'8 Maggio 1982 morì

VERTICALI

1. Nel 1984 Niki Lauda batté Prost per
3. Nel 1981 le vetture non pottero montare più le
4. Negli anni 80 finì l'era di
5. Chi fu l'erede di Niki Lauda
6. Chi era il fornitore di pneumatici insieme alla Goodyear negli anni 80
12. Chi costruì per primo una vettura a doppio telaio

soluzioni cruciformula1 del mese scorso

ORIZZONTALI

3. Per la mancata omologazione la 250LM non poté correre nella categoria

R. GRANTURISMO

6. Il GP d'Italia del 1967 è rimasto nella storia per l'unica vittoria dell'

R. HONDA

7. Negli anni 60 al posto del telaio tubolare fu introdotta la

R. MONOSCOCCA

9. Nel 1968 furono installati i primi...

R. ALETTONI

11. Nel 1961 chi fu campione del mondo con la Ferrari

R. PHIL HILL

12. Nel 1966 con chi si unì la Cooper

R. MASERATI

13. Il 1969 fu l'ultimo anno di partecipazione da parte della

R. COOPER

VERTICALI

1. Che colore ebbe la Ferrari 158 negli ultimi 2 GP del 1964

R. BIANCOBLU'

2. Nel 66 chi fu l'unico a trionfare sia come pilota che come proprietario di scuderia

R. JACK BRABHAM

4. Nel 1967 Chris Amon regalò alla Ferrari la vittoria nella 24 ORE di

R. DAYTONA

5. Nel 62 la BRM V8 aveva un motore con 4 scarichi corti terminali detto anche

R. CANNE D'ORGANO

8. A chi fu dato il soprannome di pilota sfortunato

R. CHRIS AMON

10. Per la F1 il 1968 fu fondamentale perché ci fu la comparsa dei primi

R. SPONSOR