

TOPINI news RANDAGI

Editoriale

Letterina di Natale

Visto come vanno le cose in Italia... Elettrico Sì, Elettrico NO, ho deciso che per natale acquisterò un altro monopattino per la città, ma non abbandonerò ma il mio ferro 4x4 che in questo 2024 compie 30 anni ed ha ancora tanti viaggi da fare, magari attraverserà lo stretto di Messina con il ponte!

Per elettrico intendo gli elettrodomestici ma da quando Salvini, Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ha mantenuto tutte le promesse ed in particolare quella di installare luci, frecce, casco e assicurazione obbligatoria e, pure questa ci voleva!, ho incluso il monopattino tra gli elettrodomestici, mettendo le frecce al frigorifero e il casco obbligatorio in cucina durante l'uso della lavastoviglie.

Premesso quanto, si spera che nel codice della strada ci sia qualcosa per l'auspicato piano di protezione per i ciclisti e che venga realizzato nel giusto modo

poiché non basta obbligare gli automobilisti in sorpasso a mantenere una distanza laterale di almeno 5 metri, ma sarebbe opportuno un piano educativo, all'insegna del motto "ciclista salva te stesso". Spiegando che le due ruote non autorizzano manovre spericolate, per superare tutti a tutti costi, e che la bicicletta, è come gli altri veicoli circolanti, monopattini compresi, che devono rispettare precise norme ed avere quelle dotazioni obbligatorie che pochi sembrano conoscere. Cellulare mentre si guida, fanalini rotti, casco nel braccio, ecc. ecc. dovranno essere solo un lontano ricordo; stesso discorso vale per lo stato: sceriffi per strada, autovelox mangiasoldi solo per fare cassa non dovrebbero più esistere o essere regolamentati per la prevenzione. Vogliamo parlare della guida in stato di ebbrezza? Vera causa di tanti incidenti e come recita lo slogan: "WhatsApp prima ti dà gioia, poi ti toglie la vita" non importa cosa c'è sotto il cofano, importa chi c'è al volante.

Quindi beviamo e divertiamoci alle sagre, alle feste, tra amici e poi riposiamo prima di rimetterci in marcia. Tante feste Vi aspettano per esempio il presepe a Castro dei Volsci e più precisamente "La Locanda della topa" con la sua "salsiccia castrese da passeggio", una nuova veste per i topini randagi che dopo tanti anni abbandonano la fagiolata. La location è sempre la stessa grazie all'amico Leonardo Ambrosi, i personaggi sempre gli stessi, anche se con qualche capello bianco in più e l'organizzazione generale, con il nuovo comitato presepe, questa volta non ha improvvisato!

...Riallacciandomi al vecchio articolo, vorrei precisare che se alcune persone sono rimaste scosse da due parole interpretate male, in questo articolo possono stare tranquilli e consiglio vivamente di rileggere con attenzione il vecchio trafiletto, che poteva sembrare sì critico ma anche elogiativo. Non leggiamo solo quello che ci fa comodo. Buone feste a tutti!

Mauro Perfili

Sommario:

Editoriale	1
Letterina di Natale	1
Ma il cocodrillo come fa?	2
Il Differenziale	2-3
Il Paese dei Gomisteri	3
Isola d'Elba Diario di una partenza	4
Viaggio in Croboslov Notte prima di partire	5
L'angolo della poesia	6
Diesel e dintorni	7-8
The longest day	9
Lettera ai Topini	10
In viaggio con Carla	11
I Topini Randagi al Rally degli Eroi	12 13
L'Italia e le sue gallerie	14
Andrea Cappadozzi da record	15
Riflessioni di S. Pellico	16
Defender Camel Trophy	17
Regolamento interno codice di comportamento per i soci dei Topini Randagi	17 18 19
L'angolo del Barone	20



SCAN ME



Scansionando il codice potrete ascoltare il muggito del coccodrillo

Il Capitano

Cari lettori affezionati ai Racconti del Capitano, oggi voglio parlarvi del coccodrillo. Nelle foreste del cuore dell’Africa, di notte, si può udire uno strano. diciamo muggito. A produrlo non è un bovino, ma un rettile, il coccodrillo Nano detto anche coccodrillo Mignon, raggiunge mt. 1.8 di lunghezza, contro i mt 5 del coccodrillo del Nilo. Si muove di notte e mangia pesci, rane, crostacei. È il più piccolo dei coccodrilli africani. Vive nei fiumi della foresta, è difficile vederlo perché i corsi d’acqua sono troppo stretti per percorrerli con barche, la navigazione anche se professionale del Capitano, non riesce ad evitare la folta

vegetazione e gli stretti corsi d’acqua. Difficile è anche l’accesso a piedi, quindi la presenza del coccodrillo Nano, il Capitano ha potuto solo ascoltarla e registrarla identificando 4 suoni, il primo è Tambureggiante, il secondo è come una raffica di vento, il terzo un brontolio ed in fine il quarto un muggito. Hanno un repertorio più ampio di altri coccodrilli, noti per i loro ruggiti. Da un’analisi più approfondita ho potuto constatare che i suoni sono usati per il controllo del territorio e il corteggiamento; i suoni a più bassa frequenza arrivano più lontano, quindi forse servono per comunicare a distanza. Spero che questo

racconto del Capitano vi sia piaciuto. Io sono rimasto molto contento nel raccontarvelo così ho potuto sfatare e far conoscere a voi la classica frase....

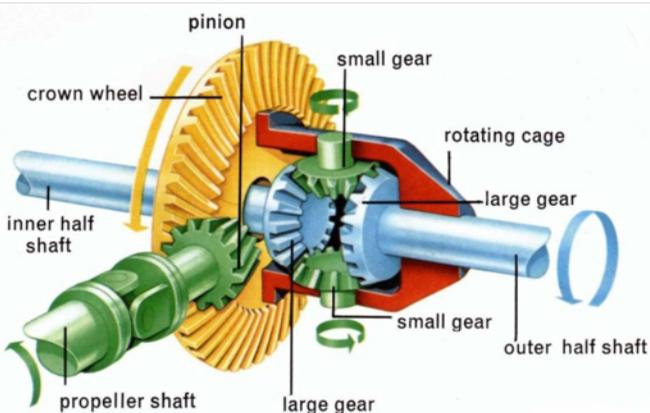
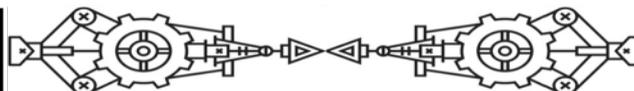
MA IL COCCODRILLO COME FA? Muggisce.

A presto per nuovi racconti DIAMANTATI del Capitano.

Sandro De Angelis



IL DIFFERENZIALE



Il differenziale di un fuoristrada, così come altri componenti, può soffrire di problemi di usura o addirittura rottura. Tutto ciò può essere dovuto dai chilometri percorsi dal fuoristrada, mancanza di lubrificazione o dal cattivo utilizzo del pilota alla guida.

I problemi del differenziale possono influire in maniera negativa

su tutta l’automobile per questo diventa importante accorgersi in fretta di possibili danni, così da intervenire in maniera tempestiva e non danneggiare altri componenti.

Il differenziale: cos’è e come funziona Il differenziale è un organo intermedio di una trasmissione di un fuoristrada: riceve la coppia motrice del motore attraverso un albero di trasmissione e la ripartisce alle ruote.

Prima che la potenza arrivi alle ruote, il differenziale ne rallenta la velocità di rotazione, così da permettere alle ruote di girare sullo stesso asse a velocità differenti.

Il differenziale è composto da una grande ruota dentata, chiamata corona, montata tra i semiassi. Generalmente si compone di una struttura concentrica con all’interno planetari,

satelliti ai quali sono vincolati 2 assi.

Come tutti i componenti di un fuoristrada anche il differenziale può essere danneggiato.

Uno dei problemi più comuni che può causare è quello di trasferire la maggior parte della coppia motrice alla ruota con minore aderenza mentre l’altra rallenta, oppure nel peggiore dei casi si ferma del tutto.

Qualora questo problema si verificasse in una strada di montagna in presenza di neve, ghiaccio o fango viscide, e una delle ruote motrici iniziasse a slittare o addirittura

fermarsi di girare a causa della rottura di un componente, il differenziale trasferirà tutta la potenza del motore su di essa, pregiudicando la stabilità e il moto del veicolo.



Per evitare problemi di questo genere sono stati sviluppati i differenziali autobloccanti che di norma si trovano soprattutto sui fuoristrada elaborati e/o sulle auto sportive: sono in grado di rilevare la differenza di aderenza tra le ruote motrici, comunicare al motore la quantità corretta di potenza da distribuire e conservare la giusta motricità, evitando spiacevoli e pericolose perdite di aderenza.

Come accorgersi dei problemi al differenziale? Come capire se ci sono problemi al differenziale? Il rumore è quasi sempre indice di difetti: un differenziale rumoroso potrebbe avere danni ad alcune sue parti come cuscinetti, coppia conica o satelliti e planetari, o addirittura alla scatola contenitiva stessa.

Le cause di danni al differenziale possono essere dovute ad un alto chilometraggio della vettura o al cattivo utilizzo del conducente che non rispetta alcuni punti base: mancanza di manutenzione o un utilizzo estremo dello stesso.

Nicolò Massaroni

Il paese dei Gomisteri

In Albania ci sono settecentomila bunker costruiti sotto la guida di Enver Hoxha, qualcuno lo definisce come

il paese degli scafisti e chi lo battezza Paese delle Pietre per colpa delle strade ricoperte da sassi... io lo chiamerei il paese dei Lavazzo e dei Gomisteri perché ad ogni curva, ad ogni villaggio, in ogni luogo in cui passi, c'è sempre un gommista o un lavaggio. La storia di questo paese è lunga e contorta, frammentata da Tiranni ed Interessi sin dall'antichità alla fine il "povero" Hoxha decise di chiudere le porte al mondo e barricò il paese lasciando fluttuare in una bolla temporale, così oggi, ti pare di incontrare un popolo fermo a cinquanta anni fa che convive con il sogno Mercedes e alberghi a quattro stelle. Nel lungomare di Valona trovi l'asinello parcheggiato vicino ad una Range Rover e puoi comprare un gadget ultimo grido accanto alla bancarella della frutta portata in paese in groppa ad un asinello.

Puoi trovare una Mercedes con una bella ragazza in minigonna e poi ti ritrovi sul traghetto accanto ad una signora con costume popolare tradizionale del diciannovesimo secolo.

Un paese di contrasti dove tutto sta cambiando alla velocità della luce e allo stesso tempo è fermo all'età della pietra.

Sono stato due volte in Albania in compagnia dei topinirandagi, le periferie delle città piene di palazzi di vetro e qualche kilometro in più di strada asfaltata. Ma guardando le persone, sembrerebbero inchiodate alla loro tradizione. Mentre ci inerpicavamo con i nostri 4x4 lungo una mulattiera abbiamo trovato una auto targata Frosinone ancora non riesco a capire come abbia fatto quel tipo a portare in quel posto la sua agognata Mercedes e poi l'ha appoggiata lì.. sopra a quattro mattoni aspettando forse che qualcuno facesse passare da quelle parti un paio di chilometri di asfalto. Passando per le città sembra di essere in Europa, basta uscire di un kilometro e la polvere, le pietre, lo sterco degli animali, l'acqua di scolo prevalgono. Le strade si inerpicano tra le valli, la mia Range

viaggia lenta e inesorabile scortata da una pattuglia di Topini. Guadiamo fiumi e scavaliamo montagne, ogni equipaggio fa il proprio dovere, ci sorpassano Mercedes, il conducente sporge fiero il gomito dal finestrino stile anni 70. Incontriamo mucche, pecore, cani, carretti. Tutti ci salutano e pensare che io avevo nascosto il portafogli nelle mutande. Ci spingiamo sempre più verso l'interno, lo stupore lascia il posto al sorriso e alle mani degli albanesi che si sbracciano come se fossi il primo alla Parigi-Dakar... Tutti salutano, tutti sono pronti lì a darti l'informazione che vorresti, non importa se ti hanno capito o tu hai capito, se ti stanno mandando nella direzione giusta oppure verso

un baratro, ciò che conta per loro, è riuscire ad avere un contatto ravvicinato con il gruppo. Incredibile che vi sia sempre qualche bambino che parla italiano: lo hanno imparato rubando le trasmissioni dalla televisione italiana e si perché vedere la TV per loro era reato punibile con la reclusione.

La gente Albanese normalmente è molto gentile, cortese ed ospitale. Oggi, quando vai in Marocco, in Tunisia o tanti altri posti ormai "turistici" ma molto poveri, sei continuamente accerchiato da persone che chiedono soldi. In Albania questo non c'è ancora e non una sola volta mi è capitato che qualcuno mi chiedesse o pretendesse soldi "a sbafo".

È buona norma saper riconoscere situazioni di pericolo che si possono trovare lungo il percorso. Lì una profonda buca al centro della strada più trafficata, viene segnalata con un masso o con un ramo di legno praticamente pericolosi di giorno ed invisibili di notte. Quando

piove poi, hanno la pessima abitudine di aprire enormi tombini in mezzo alla strada per far defluire l'acqua senza neanche segnalarli. Non serve neanche dire che in montagna le "strade" di terra diventano insidiose con fango profondo e sulle strade di pietra la polvere crea una mix scivoloso che rende la guida difficile ed impegnativa. Altro pericolo è dovuto dalla guida del popolo albanese non molto avvezzo al volante. Nel complesso questo è un paese ricco di contraddizioni e con ancora tanto da scoprire forse i topinirandagi un giorno torneranno per la terza volta nel paese delle aquile.



Isola D'Elba, Diario di una partenza

Gennaio 2023. Dopo aver accumulato un po' di esperienza alla guida nel nostro fedele 4x4, io e Maurizio (n.d.r. mio padre) decidiamo che è arrivato il momento di partecipare ad un vero viaggio, un miniviaggio lo sappiamo, ma da

almeno così ci sembra. Resta da capire come organizzare al meglio lo spazio perché vogliamo viaggiare leggeri e con tutto a porta di mano per gestire al meglio le soste e goderci a pieno i luoghi che visiteremo.

25 maggio, il giorno della partenza. Purtroppo, una serie di imprevisti fa rimandare la partenza al tardo pomeriggio costringendoci a rinunciare alle tappe intermedie programmate prima di arrivare a Piombino dove dormiremo in attesa dell'imbarco il giorno successivo. Ci accompagna una pioggia incessante ma, appena arrivati a Piombino, si af-

china per l'imbarco ma il vero appuntamento è dall'altra parte ad una sola ora di navigazione. Il mare è calmo, i gabbiani sembrano stampati nel blu del cielo, siamo felici (e scusate se è poco). A metà traversata in lontananza si vede il Monte Capanne che dai suoi oltre mille metri sembra darci il benvenuto. Ore 10.45, siamo arrivati. Le ruote lasciano l'acciaio del traghetto e toccano l'asfalto del porto in attesa di assaggiare la terra ricca di ferro dell'isola. Il diario termina qui, abbiamo raggiunto il nostro obiettivo, partire e arrivare. Per molti sarà poca cosa, ma vi assicuro che go-

dersi a pieno la preparazione e la partenza di un viaggio, per quanto breve sia, fa apprezzare ogni singolo momento dell'avventura, perché è così che a noi piace chiamarla.

Il resto è storia, è ricordo, un insieme di emozioni e paesaggi, polvere mista a sabbia e sale con tanti discorsi fatti guidando su percorsi sconnessi e aspettando l'acqua bollire durante le soste, mentre si beve un bicchiere di vino aprendo già un'altra botti-



faccia un timido sole anche se è quasi il tramonto. Non guardiamo il meteo per i giorni successivi, sole o pioggia non farà differenza. Parcheggiamo la macchina, prendiamo possesso della nostra stanza e sono già le dieci di sera. Troviamo una trattoria aperta per mangiare e dopo un buon digestivo, a dormire per riposare.

26 maggio, è estate. Il sole si è ripreso prepotentemente il suo posto e dopo una ricca colazione si parte in direzione del porto. Il gruppo inizia a trovarsi sulla ban-



glia. Grazie papà.

Daniele Fontecchia



È la più grande delle isole dell'[arcipelago toscano](#) e la terza più grande d'Italia (223 km²). L'Elba, assieme alle altre isole dell'arcipelago ([Pianosa](#), [Capraia](#), [Gorgona](#), [Montecristo](#), [Gioglio](#) e [Giannutri](#)), fa parte del [Parco nazionale dell'Arcipelago Toscano](#)

L'isola era detta dai greci *Aithale* derivante dal termine greco *aithale* «fuliggine», in riferimento alle attività di lavorazione del ferro estratto nelle miniere elbane.

qualcosa bisogna pur iniziare: tour dell'Isola D'Elba, destinazione inedita per il gruppo. Visiteremo Portoferraio, attraverseremo chilometri di straordinaria macchia mediterranea fino ad arrivare sulle spiagge del golfo di Laccina e più in alto sul Monte San Martino a 365 metri per scendere, infine, nelle miniere di Capoliveri sul promontorio del Monte Calamita.

La preparazione inizia a fine marzo, il Discovery si traferisce in officina per un controllo e qualche lavoro in sospeso da tempo: cambio oli, filtri, nuovi ammortizzatori, via i vecchi cuscinetti messi alla prova da qualche manovra non molto riuscita. Riportato a casa continuano i preparativi per affrontare al meglio l'avventura. Finalmente il fuoristrada viene equipaggiato con una batteria supplementare con nuovi punti di carica in cabina per permettere il funzionamento di frigorifero e device. Anche questo fa parte del viaggio.

Arriva maggio, mancano poche settimane e si fa il controllo dell'attrezzatura da campeggio: c'è tutto o

Stato	 Italia
Regione	 Toscana
Provincia	 Livorno
Comuni	 Portoferraio  Campo nell'Elba  Capoliveri  Porto Azzurro  Marciana  Marciana Marina

Ecco Enzino! arriva con la sua regina, maestosa come sempre solo un po' verde! Ma bella da capogiro, carichiamo le valigie e via per l'avventura targata Balcani. Ci imbarchiamo ad Ancona e la traversata scorre via come l'olio tra chiacchiere e scherzi e comunque tutti che mi prendono in giro direi quasi bullizzato ma oramai il callo

è duro e non mollo!!! Dopo aver attraversato una foresta in un tratto di strada asfaltato serpeggiante la carovana si ferma per il solito pipistop! Ma

veniamo subito attratti da una chiesetta con una grande lastra di marmo nera dov'è vi erano incisi tantissimi nomi con il titolo "MASS GRAVE" allora apro i miei file (mentali) nel cassetto d'inglese e comprendo che era una fossa co-



mune! La prima volta che la vedo dal vivo e mi colpiscono i cognomi da cui si evince che di tutte le persone cadute tanti facevano parte della stessa famiglia, ho pensato che la guerra o meglio i genocidi fanno venire i brividi! Come se entrassero di forza a casa tua e ammazzano brutalmente tuo fratello mentre tua madre guarda, credo che assistere a tale scena non abbia parole ma soprattutto resta inciso nella tua anima per sempre.

Nel frattempo alla radio il presidente annuncia che, non troppo lontano dalla fossa comune, vi era una scuola elementare che ci stava aspettando al fine di potergli consegnare i doni appositamente preparati. La scuola era all'interno di un piccolo

vilaggio del paese di Sobrosko. Composta di 9 bambini che stavano facendo lezione, appena ci hanno visto arrivare con i nostri bestioni erano tutti curiosi e ci hanno accolto benissimo, ci portano con i loro docenti all'interno di una sala piena di foto che ritraevano le atrocità della guerra che avevano vissuto, ma non cento anni fa, nel 1990 mentre noi tifavamo l'Italia ai mondiali! La foto che più ma ha ghiacciato il sangue e' stata vedere la fossa comune piena di bare con le persone attorno pronte a ricoprirle di terra e la mente corre al pensiero impossibile che l'uomo è capace anche di questo, spero nel profondo del mio cuore che tali atrocità un giorno non ci siano più!!! ma chi visse sperando disperato muore!! Dice il detto!! alla luce di quello che sta succedendo in Russia, Israele Africa per citare i più noti. Intanto il mondo gira ugualmente.

po alla radio il presidente annuncia che, non troppo lontano dalla fossa comune, vi era una scuola elementare che ci stava aspettando al fine di potergli consegnare i doni appositamente preparati. La scuola era all'interno di un piccolo



Franco Molinari

La notte prima di partire, come fosse quella prima degli esami, immancabilmente, non si dorme. Hai preparato tutto, controllato e ricontrollato, ma nello stesso momento in cui ti sdrai nel letto, ti viene in mente qualcosa che devi assolutamente rivedere. Stai facendo lo sbaglio di alzarti nonostante tu abbia già esaminato, ispezionato, appurato, assodato, verificato e accertato che hai già messo tutto quello che ti servirà nel fuoristrada. Ed è proprio lungo quel piccolo tratto di strada



che fai dalla tua camera al garage che decidi di aggiungere qualcosa, qualcosa che avevi già escluso facendo mille considerazioni, ma che in quel momento ti sembra indispensabile, anche se sai già per certo che non la userai durante tutto il viaggio, allora che fai? Ovvio, apri il bagagliaio e in quel momento la maledi-

zione che fa ingrandire gli oggetti non ti permette più di chiuderlo. Le scarpe che avevi riposto con cura diventano gigantesche, la valigia si ingrandisce a dismisura come se lo spazzolino, il dentifricio e il deodorante fossero diventati formato famiglia invece che formato viaggio come li avevi comprati. I vestiti si moltiplicano aumentando il loro volume quasi del doppio e le mutande si rifiutano di stare vicino ai calzini. Passi le due ore successive cercando di rimettere tutto a posto, devi tirare fuori tutto e comunque non riesci, perché sei sconcentrato, hai sonno e vuoi andare a dormire. Ad un certo punto hai finito, ce l'hai fatta, è stata un'impresa quasi impossibile, ma alla fine, nella tua gara contro la maledizione dello sti-

vaggio al cazzo di cane hai vinto tu, e puoi finalmente tornare a letto. Ma nel breve tratto che ti separa dal garage alla camera da letto, hai l'irrefrenabile urgenza di dare un'ultima sistemata a casa, come se durante la tua assenza ci fosse un controllo dell'ufficio igiene. Devi compulsivamente ricontrollare se hai chiuso il gas, come nel film di Tognazzi 'I fobici', rimetti la sveglia per sicurezza e quando sei sicuro di aver fatto tutto, finalmente ti sdrai, ma, dopo aver contato milioni di pecore e averci pure dato dei nomi, ti ritrovi a guardare ancora il soffitto. Passano i secondi, i minuti, le ore e quando alla fine riesci ad addormentarti... ovviamente suona la sveglia! Morale della favola, non importa quante volte sei partito e quante ancora partirai, ogni volta, la notte prima di partire, sarà sempre la stessa storia

Manuel Perfili

Manuel Perfili

L'infinito è davvero dentro un seme

Considerazioni a margine della silloge di Camilla Pulcinelli

Intervista di Franco Pallotta

Link Amazon
per l'acquisto

https://www.amazon.it/Linfinito-seme-Camilla-Pulcinelli/dp/B0C7BKNP1J/ref=mp_s_a_l_1?crid=1BNIUNIOQGMAB&keywords=infito%20in%20un%20seme&qid=1701026563&srefix=%2Cap%2C181&sr=8-1&fbclid=IwAR3C0vIoFP9TX8Xc5rswuXL9InE3T-OT-lmXNm8PhTZaEO11Fzt

Mi pare lo abbia detto Pablo Neruda: la poesia è un atto di pace, in questo momento credo proprio ce ne sia bisogno.

Perché la poesia produce brividi buoni, sfascia l'equilibrio di un tran tran quotidiano che in certi momenti è insopportabile: perché la poesia non chiede di essere letta, ma essere capita, ingoiata come uno sciroppo buono, portata con sé per tutto il tempo che ci vuole e perché ci sostiene nei momenti in cui, di fronte ad una do-

manda senza risposta, ci ritorna improvvisamente in mente: come un proverbio, come le frasi di un buon genitore.

Per comprendere bene un popolo bisogna recarsi nella sua terra, annusarlo, ascoltarlo per comprendere una poesia bisogna respirare l'anima del poeta, leggerla con i suoi occhi, toccarla con le mani.

Molti, lontani dalla loro terra, desiderano ritornarci, il poeta no, il poeta non ha un luogo in cui tornare, perché vive in una terra di nessuno dove il sin-

daco è il pensiero ed i cittadini un cuore disposto ad accoglierlo: perché quello che il poeta ha scritto non è fatto per avere tanti follower ma per sussurrare cose buone a chi conosce il senso dell'amore.

Camilla ha ben interpretato tutto questo.

Coraggiosa ed entusiasta ha voluto piantare un seme. E regalarcene uno che possiamo piantare e veder crescere sino a diventare un fiore magnifico, una pianta rigogliosa.

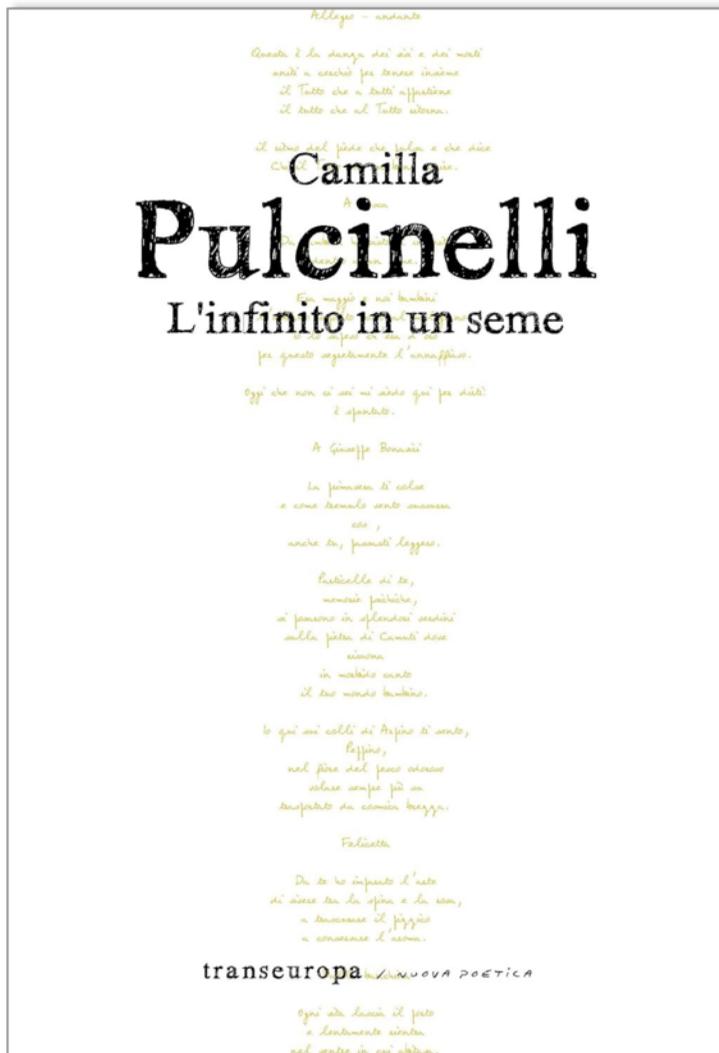
Voglia Iddio che questo suo sforzo, questo suo coraggio, produca altri semi. Perché noi siamo ansiosi di piantarli e di vedere che succede.

Franco Pallotta



Un viaggio dall'infanzia all'età adulta e ritorno, alla ricerca della parte bambina che abbiamo smarrito. La silloge è una continua esplorazione di sé e del mondo, soprattutto quello naturale, a cui l'autrice si sente connessa a partire dal sasso, il filo d'erba, il fiore fino a trovare nelle piccole cose quotidiane il loro respiro cosmico. Un viaggio in cui l'autrice sembra chiedere ad ognuno di noi come interpretare il tempo dell'infanzia: se viverlo come una cacciata da un paradiso che fu o se farne un ritorno, ragionato e luminoso, alla nostra essenza più profonda.

Camilla Pulcinelli



Correva l'anno 1975... Ero un giovane ingegnere con il pallino dell'ambiente. Ma da buon "studioso" e appassionato della matematica non mi sono messo a studiare come realizzare impianti di trattamento rifiuti o acque, di riciclaggio di metalli o plastica.

"Inventai" una metodologia di tassazione dei produttori di sostanze inquinanti congegnata in modo che più inquinavi più pagavi fino a costringerti a dotarti di un impianto di trattamento. Il lavoro fu presentato alla prima conferenza di ingegneria ambientale organizzata dalla neonata Regione Lazio e la faccenda terminò lì.

Anni dopo quel principio fu adottato per revisionare la tassa di possesso delle automobili che penalizzava (ma non troppo) le auto più inquinanti. Norma che oggi, talvolta, viene dribblata rendendo "storica" un'auto vecchia e inquinante.

Ma non si possono dribblare le limitazioni all'accesso nelle aree urbane e qui veniamo ai punti dolenti.

Per anni abbiamo acquistato auto a motore diesel perché più parsimoniose delle auto a benzina. Le normative antinquinamento (Euro 5, 6, ...) hanno reso complesse e più costose le auto diesel e generato sostanzialmente una contrazione del loro mercato. Vi spiego perché comprare un moderno diesel è una scelta che non suggerirei.

Ciao ciao diesel!

Quali sono i principali caveat di un moderno diesel?

Per contenere l'inquinamento, un motore diesel usa dei metodi di "cattura" delle particelle più dannose che vengono intrappolate in un contenitore

che periodicamente viene sottoposto a un processo di rigenerazione che, usando del gasolio, brucia queste particelle "catturate"

a. Occhio! I cicli WLTP che danno valori medi di consumo non tengono conto del gasolio consumato nella rigenerazione

b. Un motore diesel va in temperatura di regime in 15-20 minuti (un benzina in 2-3) quando è in movimento (la vecchia abitudine di lasciare la macchina accesa per un quarto d'ora fa male ai sistemi di filtraggio, come anche le basse velocità), quindi un'auto diesel euro 6 non è fatta per tragitti brevi (bar, spesa, accompagno figli a scuola, ...); un DPF/FAP si attappa facilmente se si cammina poco e piano, l'AD-BLUE a bassa temperatura si può cristallizzare e se ci sono problemi la soluzione è sempre costosa

c. Anche i motori a benzina euro 6 hanno dei cicli di riduzione inquinamento, ma sono fatti smagrendo la miscela (quindi risparmiando

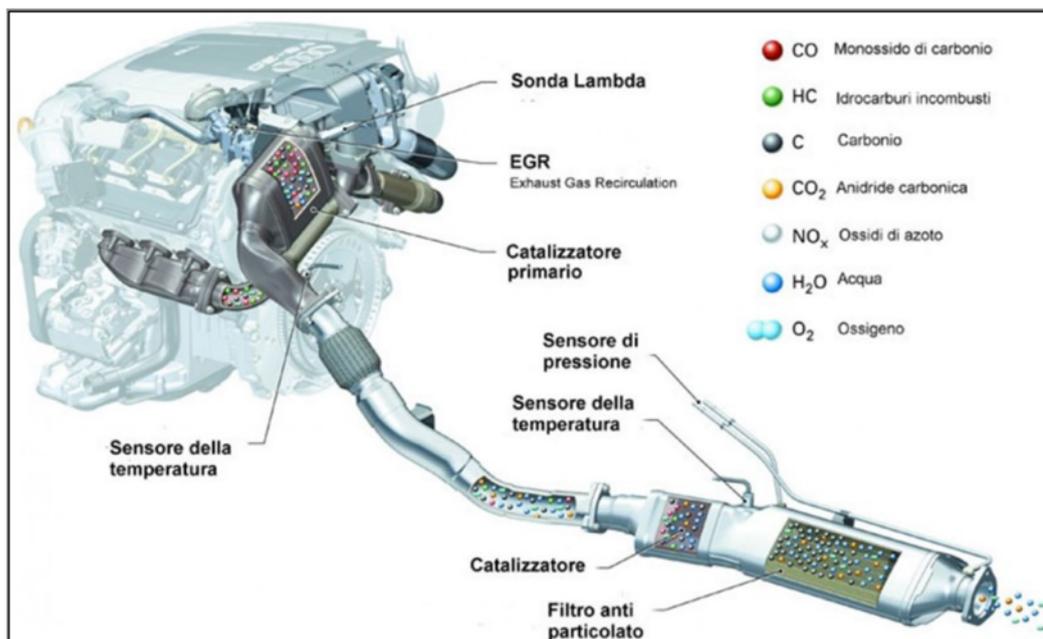
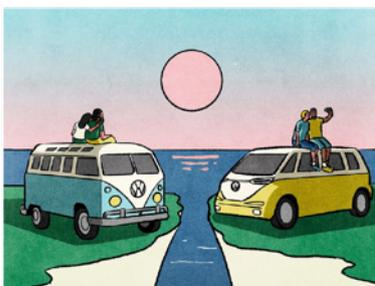
carburante, non consumandone altro)

Direi che ce n'è abbastanza per decidere che acquistare un diesel moderno è una decisione che va presa con molte riflessioni ... Meglio tenersi le nostre vecchie compagne ... A meno di non fare un uso molto particolare dell'auto: per esempio solo viaggi.

FAP e DPF non sono la stessa cosa, vediamo le differenze, tenendo conto che il FAP è un metodo primigenio, in tante versioni diverse e ora il termine è diventato desueto, la tecnologia diffusa è quella del DPF.

i. il FAP lavora a temperature elevate durante la rigenerazione, generando meno contropressione dei gas di scarico; per far partire la rigenerazione si aggiunge al gasolio un additivo a base di ossidi di cerio per effettuare la rigenerazione a 450°C e in più si inietta gasolio per far salire la temperatura nei condotti di scarico

- i. Temperature più basse
- ii. Meno contropressione
- iii. Dura poco
- iv. Sistema complicato



2. il DPF opera con iniezione di gasolio per generare post-combustione nei collettori di scarico e nei catalizzatori portando

la temperatura sui 600°C senza necessità di additivi

- i. Sistema semplice
- ii. Niente additivi
- iii. L'olio motore viene diluito
- iv. Temperature elevate

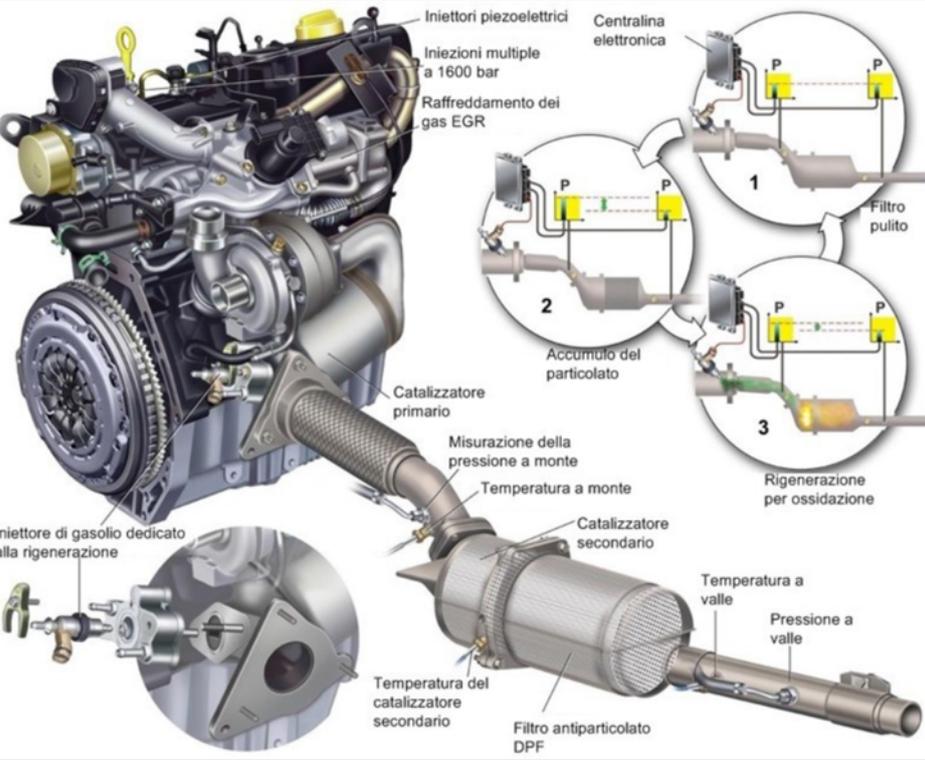
3. Non è finita; il diesel Euro 6.x necessita anche di AdBlue

a. È un liquido (mix acqua-urea) che serve ad abbattere gli ossidi

va fatta come da manuale, cioè mediamente ogni 300 km (o meno), per una mezzora a una velocità di circa 80 km/h (per esempio, percorrendo una tratta autostradale). Se non viene fatta con tutti i crismi si dovrà ricorrere a una procedura più complessa fatta da meccanici professionisti.

A Roma il GRA è diventato il luogo di ritrovo dei meccanici, un po' come la stazione Termini lo era dei filippini. Vi domanderete perché i meccanici si ritrovano sul GRA ... ci vanno per fare la rigenerazione delle auto diesel dei clienti che le usano prevalentemente in città.

Per chiudere con dei dati elaborati dai ricercatori dell'University della Tecnologia di Sydney, teniamo



di azoto nel catalizzatore SCR di un'auto diesel

- b. Viene iniettato nel catalizzatore (circa il 4% del gasolio) e se ne consuma almeno un litro ogni 1000 km
- c. Ghiaccia a bassa temperatura
- d. Cristallizza a contatto con l'aria
- e. Il livello va fatto in maniera complessa con gli ultrasuoni
- f. La legge obbliga a inibire l'avviamento dell'auto se il liquido non c'è o non viene "sentito"

4. Bio-diesel, last but not least

a. Un carburante sintetico che oggi costa circa 2 euro a litro e si può usare sui diesel euro 5 e 6

b. Con il bio-diesel (e.g. HVO di ENI) si entra nelle ZTL a Milano? No, è una bufala

Uno dei problemi comuni è l'intasamento del FAP; la rigenerazione

conto che su un percorso cittadino di 20 km ripetuto 20 volte in giorni diversi ma orari simili, si è riscontrato che:

- 1. La rigenerazione è avvenuta ogni 130 km
- 2. Il consumo è aumentato del 13%
- 3. Le emissioni di PM sono risultate 27 volte maggiori durante la rigenerazione

Ognuno è libero di valutare se con questa quantità di impicci valga la pena imbarcarsi nell'acquisto di un'auto diesel. Anche sapendo che più il motore è piccolo peggio vanno le rigenerazioni.

Condannati all'elettrico

Data la premessa, possiamo sperare che la normativa euro 7 sarà d'aiuto?

Penso proprio di no. I motori diventeranno così sofisticati e complessi che probabilmente i costi diventeranno poco sostenibili e saremo "costretti" a ricorrere all'elettrico, almeno nelle grandi città.

Superato il senso di ridicolo sollevato da chi pretende di salvare l'ambiente della Terra imponendo l'auto elettrica al 10% della popolazione mondiale, facciamo un paio di riflessioni sulle auto elettriche.

1. Come forse è noto, le celle delle batterie delle Tesla sono sigillate e incollate: così se una cella da 80 euro si rompe, si cambia la batteria

2. Molti costruttori adottano batterie assemblate a moduli "avvitati", per cui se si rompe una cella basta sostituirla. E se, per esempio, si tratta di un'ibrida Toyota, la cella di sostituzione la trovate su eBay a 50 euro (ed è pure plug and play, essendoci un effervescente mercato di batterie ibride Toyota "sottratte" alle auto nottetempo ...)

3. Evitiamo di soffermarci su faccende tipo

- a. quante colonnine di ricarica servono in un condominio di N appartamenti (con N da 10 in su),
- b. che succede se sto in fila sulla Roma Napoli in agosto con 38 gradi all'ombra e 50 al sole,
- c. quanto dura la batteria se la carico a cannonate di 150 kw in continua.

Quando si passerà a un'auto elettrica, ci si deve assicurare che sia "manutenibile". No Tesla, per ora.

NB: ho avuto un'auto elettrica quando vivevo a Roma, più per il "gusto" di entrare al centro e prendere un caffè a piazza di Spagna che per effettiva necessità. Un bel giocattolo, buono per lo sprint ai semafori, ma per venire da Roma a CdV con una batteria da 40 kwh dovevo ricaricare all'Agip delle Sorgenti...

Concludendo, potrei pensare a una nuova Toyota 76 2.8 turbodiesel euro 6 con DPF? Anche se ha l'automatico, gli ADAS, i sedili sdoppiati e fa 10 km/litro invece dei 7 del benzina?

A parte i 40 cv in meno, che pure valgono qualcosa, mi tengo il 4.0 benzina aspirato che tira da 800 giri e non finisce mai.

E chi ce l'ha, si tenga il vecchio diesel Euro -1 che farà fumo ma non è zeppo di ECU.



Il giorno più lungo. Partiamo di buon mattino, i km da percorrere sono molti, destinazione oasi di montagna. Come per effetto di un incantesimo il paesaggio diventa una distesa di terra ocra tutto è più intenso e più violento. Visita alle oasi e via destinazione porto di Tunisi km da percorrere 730. Percorriamo la strada di Rommel un discesone mette alla prova il nostro sistema frenante, Siamo ancora molto distanti, il tempo è tiranno, Lungo la strada sfilano centinaia di case in costruzione ridotte a scheletri incompleti. Tracce sulle quali si vede l'assenza di soldi o più semplicemente il senso del lavoro compiuto e la fierezza che ne deriva. Percorriamo la Kairo One la "Casilina tunisina" in mezzo il brulicare di uomini animali e motori. Ci colpisce l'incoscienza e la spensieratezza con cui i tunisini conducono i propri mezzi sull'asfalto. I famigerati DMAX ISUZU pick-up carichi all'inverosimile che percorrono la "Casilina" come se non ci fosse



un domani. Sciami di motorini e motorette su cui viaggiano sino a tre persone. Una donna ci taglia la strada Manuel gli fa il "pelo" frena, inchioda, il Defender obbedisce io mi attacco al sedile è andata bene, sembra di essere su forza Motorsport. Ai lati della strada dove la disordinanza politica edilizia lascia spazio ad uno spiazzo, orde di bambini rincorrono il Defender

di Enrico, uno si attacca in corsa e tenta di aprire lo sportello Luciano prontamente respinge l'attacco è una guerra di maniglie, alla fine Luciano ha la meglio e vedo il malcapitato dileguarsi in un fosso. All'orizzonte un gruppo di ragazzi gioca a calcio con maglie rigorosamente italiane. In lontananza un tramonto africano avvince gli occhi, l'apri colonna Barone, Folignati con la sua radio ci avvisa dei dossi e delle innumerevoli rotatorie Il presidente tace non è un buon segno, di solito ci informa sui km mancanti, ma forse è meglio perché tutti sappiamo che quando dice, mancano 80km in realtà ne mancano 200. I DMAX ISUZU ci attaccano sui dossi, sono troppi non riusciamo a tenerli a bada. Arriva il buio i piloti sono "cotti" la media oraria è di circa 50 kmh, i defenderisti sono claudicanti, ma resistono impavidi. Barone fa un conteggio dei km mancanti ma nessuno è d'accordo si sa che di GPS DIAMANTATO con touchscreen da 16 pollici ne esiste solo uno e noi non lo abbiamo, le tracce si sovrappongono il famoso conteggio alla "cazzo di cane" prende il sopravvento. Nonostante questa piccola disavventura "IL MORALE È ALTO E GLI SCARPONI SONO LUCIDI (cit. Pietro Rambo). Accendo la radio FM si sente un canto arabo, all'orecchio inesperto suscita una sensazione di profonda inquietudine, malinconia, raccoglimento una veraManuel mi guarda, spengo immediatamente. Il presidente tace "silenzio radio". Siamo gli ultimi della carovana, dallo specchio retrovisore vediamo arrivare un DMAX ISUZU a forte velocità sembra una navicella aliena è carico all'inverosimile, ci sorpassa a destra mentre effettuiamo un dosso si alza un polverone, dal cassone si intravedono strumenti musicali e quattro tipi accal-



cati sul tettuccio, li chiameremo i JALISE tentano il sorpasso ad Enrico e riescono, sul dosso uno di loro salta e quasi finisce fuori dal cassone, salutano orgogliosi e proseguono. È il turno del sorpasso a Luca Bag il Discovery resiste al primo attacco, Luciano ed Enrico descrivono le fasi salienti con la radio siamo in trepidazione. Il traffico è spaventoso camion senza luce che sbucano dal nulla il DMAX con i JALISE attacca, Luca lo lascia passare preso da un attacco di pietà, nello stesso istante sul loro percorso si trova una cunetta i passeggeri fluttuano nell'aria e miracolosamente ricadono nel cassone, salutano orgogliosi e si dileguano nel nulla. Riappariranno qualche km dopo bloccati dalla Polizia. Il presidente continua il silenzio radio. Sono quasi dieci ore che viaggiamo ininterrottamente resistiamo imperterriti i Defenderisti Manuel, Enrico e Adriano sono allo stremo non sentono più la gamba dx. Abbiamo un brick avanzato lo ciucciamo e continuiamo tenendo alta la bandiera dei topini randagi. Il presidente interrompe il silenzio radio "fuoristradisti di cielo di terra e di mare" vi comunico che tra circa 80 km lasceremo la Kairo One e proseguiremo in autostrada. In quel momento ognuno di noi ha la certezza che mancano 200 km all'arrivo, si perché il presidente ha una visione un po' particolare dei chilometri. Arriviamo al porto di Tunisi, Franco Co Co e Bolla procedono al ritiro dei passaporti e all'appello finale Scopriranno che qualcuno ha effettuato il viaggio con il nome di un altro... ma questa è un'altra storia...

Graziano & Manuel

Lettera agli amici Topini

Cari Topini Randagi, i vostri viaggi vi hanno portato in tanti luoghi e in mezzo a tante genti dagli usi, costumi, lingue e religioni diverse, vi hanno permesso di portare aiuto, sostegno e solidarietà a tante persone in svariati momenti di difficoltà. Oggi voglio proporvi una prospettiva diversa, un viaggio dove la nostra terra non è il punto di partenza, ma quello di arrivo di tante di quelle genti di cui voi avete visitato i paesi e di tanti altri che conoscerete in futuro.

Dall'est Europa e soprattutto dall'Africa i flussi migratori sono in costante aumento. Potrei riportare statistiche, grafici, numeri, ma non renderebbero giustizia alla verità che tutti i giorni ho davanti, perciò voglio raccontarvi cosa significa insegnare lingua italiana, L2, al CPIA, il Centro Provinciale Istruzione Adulti.

Innanzitutto significa accoglienza, nel senso più letterale del termine: stringere mani tremanti, indecise, insicure se saranno toccate con slancio sincero o con diffidenza; sorridere sempre perché qualsiasi cosa ci tormenti la mente non è neanche lontanamente paragonabile a ciò che quelle menti hanno patito e a ciò che gli occhi che incrociamo hanno visto; mettere a proprio agio persone che a stento riescono a dire il proprio nome e la provenienza, che spesso siamo noi a suggerire leggendo i documenti; fare domande semplici e ben scandite per capire quanto italiano conoscono, ma così facendo spuntano i nomi di mamme, papà, sorelle e fratelli troppo lontani, spesso sterminati da guerre e stenti; assicurare che questo

nuovo paese che non conoscono è disposto ad aiutarli e non è cosa facile perché mai nessuno li ha aiutati; promettere un'istitu-



zione che molti non hanno avuto neanche da bambini nei paesi d'origine.

Ogni giorno le storie dell'umanità mi investono: un figlio morto piccolo in un paese dove non esiste un sistema sanitario e un papà che lo guarda ripetutamente, bello e rubicondo, sul piccolo schermo del suo telefono, ma che non ha potuto riabbracciare né lui né la sua giovane mamma.

Un ragazzo, non ancora diciottenne, che racconta come in mezzo al mare il motore del barcone si è fermato e "lui" ha detto di salire sul gommone, ma erano in troppi e la paura era tanta e la terra lontana.

Un altro giovanissimo che ha percorso a piedi tutti i Balcani, due mesi di cammino per giungere dal Pakistan in Italia con la paura di essere fermato o peggio a ogni confine.

Il ragazzo che fa il cameriere e corre via mezz'ora prima della fine della lezione per non fare tardi al lavoro e che per questo ha comprato una bicicletta nuova di zecca con i primi risparmi, esce da scuola e la bici è sparita, rubata, ma lui lo racconta sereno, ne ha già presa una usata a poco prezzo, non ne fa un dramma.

Un papà che ha portato in salvo buona parte della famiglia sottraendola al giogo dei talebani. Dall'Ucraina tante donne, quasi

solo donne perché gli uomini sono in prima linea al fronte.

Dal Nord Africa tante giovani mogli che magari sono in Italia da anni, ma che parlano poco l'italiano perché sempre in casa a badare ai bambini, ma che sono forti, intelligenti e hanno voglia di imparare, alcune ce la faranno, per altre è forse troppo tardi.

Tanti, prima di arrivare in Italia, hanno fatto tappa nelle prigioni libiche e allora non ci sono parole, ma solo una luce spenta in fondo agli occhi.

Allora si parte dalla scuola, sí, perché un paese civile e democratico deve garantire innanzitutto questo: che ogni essere umano sul suo suolo sia capace



e libero di esprimersi, capire, discernere il bene dal male, essere consapevole dei propri diritti e doveri per poter lavorare, vivere dignitosamente, crescere i propri figli.

Così giorno dopo giorno, con l'esercizio dell'accoglienza, con l'aumentare del numero di parole che si riesce a scambiarsi, con il dimostrare loro che possono imparare, migliorare, capire per scegliere, studiare per avere un contratto di lavoro, si instaura la fiducia, si sentono mille "grazie maestra!", chiedono spiegazioni, consigli per la vita di tutti i giorni, parlano delle loro feste e tradizioni, fieri e non più timorosi, perché la maestra dice che il mondo è di tutti e tutti devono contribuire a renderlo un posto migliore.



Rilassata sul divano, cerco di trovare un argomento per l'articolo del giornalino quando, gioccherezzando con il telefono, mi appaiono le foto del mio viaggio a Granada e mi ritrovo immersa nell'atmosfera di questa splendida città, nel cuore dell'Andalusia.

Tutto inizia con l'incontro fortuito con un'amica che mi chiede di andare con lei a Granada e, senza pensarci due volte, deci-



do di andare. Partiamo dall'aeroporto di Napoli e, per me che prendo l'aereo per la prima volta, è già l'inizio di un'avventura. All'arrivo a Granada, viene a prenderci all'aeroporto le figlie della mia amica e, una volta sistemati i bagagli, inizio il mio girovagare per la città.

Subisco sin dal primo momento, il fascino di Granada, non riesco a spiegarlo ma ho la sensazione di essere accolta e coccolata da questa città insomma, un amore a prima vista!

Chiedo a Federica, che ci vive da anni, di aiutarmi ad organizzare i giorni di permanenza, per cercare di vedere il più possibile.

La prima tappa del mio tour è la Catedral de la Encarnación, dove, armata di auricolari e traduttore, trascorro tutta la mattinata, lasciandomi rapire dall'incanto

che si spiega davanti ai miei occhi.

La seconda tappa è l'Alhambra, ovvero Qal'at al-hamra, la Città della Rossa, che deve il nome al colore rosato delle mura che la circondano. Anche qui, prima di entrare, affitto un apparecchietto munito di auricolari e mi avventuro nei giardini e nei palazzi di questa meravigliosa città della fortificata, uno dei massimi

capolavori dell'arte araba, situata sul colle della Sabika, da cui domina l'intera città di Granada e da cui ho potuto godere della Sierra Nevada ricoperta di neve. Purtroppo, dopo pochi minuti, il mio traduttore ha iniziato a fare capricci e, dopo aver chiesto aiuto, perfino ad un turista giapponese, mi sono rassegnata a farne a meno. Malgrado il dispiacere di non avere una descrizione dettagliata di quello che stavo vedendo,

la mia vista si è beata di viali, fontane, giochi d'acqua, palazzi, labirinti e tanta, tanta bellezza, che mi ha lasciata sbigottita.

Il terzo giorno, questa volta con la mia amica, decido di andare al Mirador de San Nicolas, una pittoresca piazza, da cui, dal suo bellissimo belvedere, al tramonto si può ammirare l'Alhambra dorata!

Altra tappa immancabile è la visita al quartiere arabo di El Albaicin e a quello gitano del Sacromonte, con le sue Cuevas, per assistere ad un emozionante spettacolo di flamenco.

In questo viaggio non potevano mancare le tapas e la paella cotta direttamente sul fuoco di legna.

Per ultimo voglio raccontarvi di un incontro, a dir poco, pittoresco: quello con un personaggio

che, anche in pieno inverno, gira nudo per la città, compiendo gesti di protesta. Ho saputo poi che dai giornali viene descritto come il Tarzan di Granada.

Che dire! Alla fine di questo viaggio, parto con la mente ed il cuore pieni di questa città, con già tanta nostalgia ma con l'intento di tornarci.

I viaggi non iniziano nel momento in cui partiamo, né finiscono nel momento in cui rag-



giungiamo la metà, in realtà cominciano molto prima e non finiscono mai, perché continuano a scorrerci dentro anche dopo che ci siamo fermati.

Carla Neroni

I TOPINI RANDAGI AL



1,2,3 pronti e Viaaaa! ... Nuova sfida dei Topini Randagi.

La corsa più pazza del mondo è in Italia: Rally degli Eroi, dedicata a chi fa compiere alle auto 4x2, ovvero semplicissime auto con cui si va a fare la spesa, imprese ben oltre le aspettative di progettisti e costruttori, soprattutto dare una seconda vita ad auto che sarebbero state demolite e dimenticate.

PREMESSA

Assenti da troppo tempo nel panorama agonistico, il 2024 sarà l'anno del cambiamento. Il programma sociale e il target che da anni ormai è il Dna dei Topini Randagi resta invariato, ma una variante agonistica sarà d'obbligo per non perdere quella adrenalina acquisita negli anni.

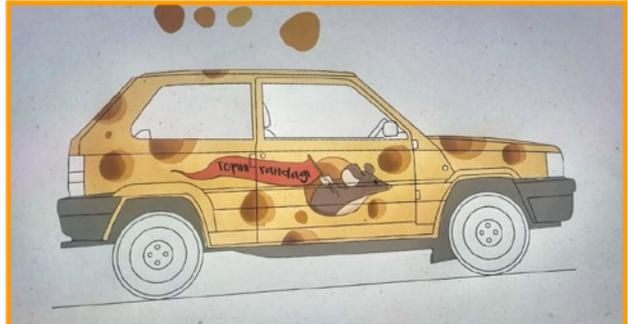
È arrivato il momento e finalmente si prepara la sfida dell'anno, precisamente la partecipazione al mitico Rally degli Eroi, dopo tante riunioni del Direttivo per scegliere la miglior e la più appropriata sfida per sé stessi, scartata temporaneamente la Dakar Classic, l'Africa Eco race, per forti motivi economici abbiamo confermato questa sfida che si farà l'8 giugno 2024.

Sarà un evento da vivere all'insegna di una giusta dose di goliardia

e del puro divertimento il cui motivo fondamentale sarà una sorta di viaggio, in stile cartone animato. Così sarà il Rally

degli Eroi.

La motivazione sarà l'interpretazione di una famiglia di topi in viaggio che per una serie di sfortunati eventi si ritroveranno sulla pista di Castiglione del lago, dove si sta svolgendo questa competizione. Naturalmente, realizzato l'accaduto



non esiteranno ad unirsi agli audaci in gara.

IL PROGETTO

Dopo una serie di valutazioni e letto il regolamento, è arrivato il momento di progettare e realizzare. Naturalmente tutto il gruppo di lavoro si mette alla ricerca di idee e persone valide per poter mettere a punto il miglior progetto "panda eroica", considerato che la competizione è formata da due fasi, quella coreografica e quella agonistica, bisogna cercare i miglior specialisti del settore.

Per quanto riguarda la grafica uniremo le forze con l'istituto comprensivo Don Milani di Latina, l'allestimento tecnico sarà coadiuvato dai Lucas, la scelta degli pneumatici e assetto sarà a cura dello sponsor Colombi Pneumatici e un grande aiuto arriverà da un altro sponsor "caseificio 5 stelle", in ultimo la forza lavoro sarà fornita dal gruppo di lavoro dei Topini Randagi e dai soci dell'Associazione.

L'INTERVISTA al Prof. Cosimo Cardolini Rizzo – Capo Progetto Grafico dell'IC Don Milani di Latina

Professore quando le è stato proposto il progetto come ha reagito?

È stata sicuramente una sorpresa che ha generato grandissimo entusiasmo e voglia di fare. Poi il mio lato artistico mi ha portato sin da subito a disegnare e fare bozze.

Ci descrive in pochissime parole l'idea e la realizzazione della grafica?

L'obiettivo primario è quello di mettere i ragazzi in condizione di lavorare con serenità senza riscontrare grandi difficoltà tecniche e rispecchiare i valori dell'associazione, anche simbolici. Detto questo l'idea è quella di rendere la

macchina un enorme pezzo di formaggio e da alcuni suoi buchi "far uscire" dei topolini che interagiscono tra loro. Un topo principale farà da padrone all'intera grafica sventolando una bandiera con il nome dell'associazione. Ovviamente saranno poi i ragazzi, in quanto protagonisti, a creare una loro versione partendo da questa idea di base, prima su carta e poi sulla carrozzeria utilizzando bombolette spray e stencil.

Quando ha informato i suoi ragazzi del progetto come hanno reagito?

I ragazzi sono entusiasti di partecipare attivamente a questo progetto e si sono resi disponibili, soprattutto perché avranno a che fare con tecniche artistiche stimolanti che difficilmente vengono studiate e applicate in una scuola media.

Come reputa questo coinvolgimento a questo progetto? Si aspettava che arrivasse una richiesta così anomala?



Come detto prima è stata una sorpresa perché si tratta di un progetto che difficilmente viene proposto e attuato in una scuola media, quindi non mi aspettavo di essere coinvolto in un progetto simile. Ad ogni modo la reputo una cosa altamente positiva per questo mi sento di ringraziare la Dirigente Scolastica e tutti i docenti.

Secondo lei un'attività del genere che tipo di impatto può avere sugli alunni e più in generale sull'Istituto?

Non potrà che avere un impatto positivo: in primo luogo per i nostri alunni i quali potranno cimentarsi in tecniche artistiche che conoscono solo a livello teorico, per cui sarà un'occasione per apprendere in maniera significativa i processi che portano alla realizzazione di un manufatto artistico e ottimizzare il processo creativo. Contestualmente avranno modo di sensibilizzare il senso del lavoro in team, il rispetto delle idee e del lavoro degli altri, del mutuo aiuto e i valori dell'inclusione più in generale. Ovviamente il progetto avrà modo di dare ancora più lustro all'Istituto, soprattutto in questo periodo di transizione verso le aree tematiche e ambienti di apprendimento.

LO SVOLGIMENTO DELL'EVENTO

Ci sarà una prima fase coreografica, con travestimenti, costumi attinenti al tema e alla grafica della panda, con sfilata per le vie cittadine che ospiteranno l'evento e varie scene interpretative dello stile e della "storia" dell'associazione e dei suoi personaggi. L'associazione Topini Randagi, a ridosso della competizione presenterà il progetto, la macchina e tutte le fasi pregarà con un evento che si svolgerà a Castro dei Volsci.

La seconda fase, riguarderà la vera e propria Sfida degli Eroi: una 12 ore motoristica (dalle 6 di mattina alle 6 di sera) per un rally non stop su terreni al limite dell'impossibile, tanti sterrati e mulattiere, con anche un po' di asfalto su alcune strade chiuse al traffico per l'occasione. È previsto anche il coinvolgimento dei "navigatori" che, oltre alla presenza a bordo delle vetture



durante il rally, verranno coinvolti in prove di abilità divertenti.

Il numero dei piloti, impegnati su ciascuna vettura nelle 12 ore, è assolutamente libero, così come nei tempi di alternanza al volante.

L'entusiasmo dei Topini Randagi è altissimo e alcune citazioni rispecchiano la nostra audacia. Tipo:

"Vin Diesel" ...Non importa cosa c'è sotto il cofano, importa chi c'è dietro al volante, Rally degli Eroi, viverlo non è come sognarlo.

"Jan Manuel Fangio" ... Moltissimi piloti mi avrebbero battuto se mi avessero seguito. Hanno perso perché mi hanno superato.

"Capitano" In questo anno 2024 al rally degli Eroi con la grande ciurma TOPINI RANDAGI, il Capitano preferisce avere un buon piede destro piuttosto che un bel viso. Durante il rally non si potrà sbagliare e la ciurma Topini Randagi è quella che ci farà volare, buon vento a noi.

L'addetto stampa del Rally degli Eroi fa alcune domande al Team dei Topini Randagi:

Vi piace il confronto con il cronometro in mano? Sì

Vi piace la competizione pura con tutti gli annessi e connessi? Sì

Vi piace apprezzare lo spirito di amicizia in pista? Sì

Vi piace la fatica, il rispetto guadagnato sul campo e avere una buona dose di pazzia e goliardia? Sì

Perché sempre sì? perché siamo i Topini Randagi, amiamo le sportel-

late ed i sorpassi in pista, fuori poi sarà una festa di griglie e faremo subito amicizia con tutti.

Ore e ore di guida audace su percorso estremo: sterrati, ghiaia, polvere e magari al buio con un duplice destino: sei Eroe se ce la farai, Dannato se Fallisci, a noi interessa poco!!!!

Topini Randagi



L'italia e le sue "Gallerie"

Sapevate che l'Italia è il paese Europeo con il maggior numero di Gallerie stradali?

Se la risposta è NO allora vi do qualche info;

Con la *Decisione 629/1993/EU* sono state individuate e determinate l'insieme delle grandi direttrici che attraversano le Nazioni. I criteri fondamentali per far parte di questo circolo

con solo il 10.8 %. L'area geografica di maggior concentrazione sono le regioni del nord con la Liguria che padroneggia con ben 160 gallerie a doppio fornice.



Il Traforo del Monte Bianco si estende per 11,6 chilometri che collegano Courmayeur in Valle d'Aosta a Chamonix in Francia. È il secondo tunnel autostradale più lungo d'Italia, ma per parecchi anni è rimasto detentore del record del traforo più lungo al mondo.



“ristretto” sono: Importanza per traffico sulle lunghe distanze, by-passare i principali centri urbani, connettere le regioni isolate e periferiche, permettere il raggiungimento di interconnessioni con altri mezzi di trasporto. Questo complesso di strade è denominata Rete TERN (Trans European Road Network).

La rete stradale italiana è strutturata gerarchicamente, sotto il profilo gestionale ed amministrativo in autostrade, strade statali, strade regionali, provinciali e comunali.

L'estensione della rete TERN in ambito nazionale risulta pari a 9481 Km. La particolarità orografica del nostro paese fa sì che 1228 Km sono sviluppati in tratte di Galleria. Su tutta questa estensione il nostro paese conta più del 50 %, per la precisione 51.6 % delle gallerie della rete Europea, il secondo paese è la Spagna

Ora vi sarà più chiara la complessità viaria del nostro paese e del perché in alcuni casi fare paragoni con altre nazioni è difficile.



Denominato il Traforo T4, quello che attraversa il Monte Frejus, si estende per ben 12.870 metri e conduce dall'Italia alla Francia e viceversa.



Nonostante per lunghezza sia solo il terzo, è però il più lungo realizzato interamente su territorio italiano ed è, per il momento, la galleria a due canne più larga d'Europa.

Andrea Bartolomucci



Vince la leucemia e conquista il vulcano più alto al mondo: Andrea Cappadozzi da record

Il ciociaro, assieme all'amico Christian Ghini, è arrivato sulla cima dell'Ojos del Salado nelle Ande, al confine tra Argentina e Cile



Andrea Cappadozzi che vive a Castro dei Volsci e amico dei Topini Randagi ci racconta in un'intervista la sua magnifica impresa.

Montagna, che passione!

L'amore per la montagna, per il trekking, per le scalate, ha avuto origine ben 30 anni fa per Andrea: "Mi ero trasferito per lavoro in Val Gardena e la montagna diventò subito l'hobby della domenica. Ho avuto la fortuna di avere mio zio che svolgeva la mansione di gestore di un rifugio a Passo Sella, sui Quattro Passi. Abitando lì, la domenica andavo a scalare e alla fine ho scalato quasi tutte le vette del luogo. Da allora non mi sono più fermato ed...eccoci qui!".

Ha prima vinto la battaglia più dura che la vita potesse presentargli, quella contro la leucemia. Poi si è assicurato un altro suc-



cesso, praticamente da record: Andrea Cappadozzi è riuscito ad arrivare sulla cima del vulcano più alto del mondo, l'Ojos del Salado nelle Ande, al confine tra Argentina e Cile. 6891 metri percorsi in 11 ore. Una fatica inimmaginabile, una serie di pericoli che fanno paura ai più. Ma non a lui e al suo fidato compagno di viaggio, Christian Ghini. Il 55enne ciociaro, originario di Patrica e residente a Castro dei Volsci, ha compiuto una vera e propria impresa. Una scalata che parte da lontano, da una passione nata 30 anni fa, come ci ha raccon-



tato lo stesso Andrea.

Il coronamento di un sogno. La conquista del vulcano più alto del mondo, Ojos del Salado 6887 MT, al centro dell'Atacama Desert. Una esperienza in parte dakariana e in parte alpinistica. Grandi distese di sabbia da superare con un pick up 4x4 per raggiungere l'Atacama Camp a 5200 MT, dopo aver visto due delle lagune più belle al mondo, Laguna Santa Rosa e Laguna Verde i cui colori sono unici e indescrivibili. Il giorno



della conquista della vetta, 4 spedizioni internazionali erano pronte al Tejos a 5880 mt. Guide, campi attrezzati con cucine e cuochi, e poi c'eravamo noi, io e Christian, soli e con la nostra piccola tenda. Il giorno dopo, la partenza era stata fissata per le due, - 20 gradi, la nostra partenza coincide anche con quella delle altre spedizioni, siamo circa 20 persone. Noi siamo gli ultimi a partire. Superiamo gli Ucraini, i Russi poi i polacchi, raggiungiamo la guida boliviana con il suo cliente tedesco, facciamo quasi 300 MT D+ insieme, finché Christian per il freddo ha un edema oculare. Ci fermiamo dietro una pietra per aspettare l'alba, un'ora di attesa, per poi ripartire con il sole e la temperatura che risale velocemente. Arriviamo al cratere 6600 MT mettiamo i ramponi per attraversare il nevaio fino alla torre rocciosa che con passaggi di II e III grado porta in vetta. Alle 12 del 25 gennaio raggiungiamo la vetta, poco tempo per goderci la spettacolare curvatura della terra e via giù felici per tornare a casa.

Andrea Cappadozzi

Riflessioni di "Silvio Pellico"

Salve a tutti, sono Gianni Pulcinelli e faccio parte della meravigliosa, stupefacente e fantastica Associazione dei Topini Randagi.

Forse sono l'unico associato che non ha un fuoristrada, a dirla tutta poco ci capisco di motori, ridotte, blocchi e quant'altro, allora vi chiederete: che cavolo ci fai in un "mondo 4x4"?

Vi spiego: dopo aver partecipato come passeggero ad uno dei primi raduni dei Topini, ed avendo la passione per la fotografia, ho scattato tantissime foto a queste impareggiabili 4x4, ricredendomi anche sulla questione ambientale, vedendo come tutti i partecipanti guidassero in modo corretto sui sentieri e lasciando tutto in ordine in mezzo ai boschi. Da quel momento è "scattato" il piacere del Fuoristrada.

Ma le foto non mi bastavano più, avevo la voglia e il piacere non solo di fotografare ma, di raccontare quello che vedevo e provavo quando mi trovavo insieme ai T.R.

L'occasione giunse nel 2011 quando si organizzò il viaggio in Albania, la terra delle Aquile. Non conoscevo quasi nulla della storia e dei paesaggi dell'Albania quindi, la prima cosa fu quella di informarmi, leggere, sapere cosa e chi avremmo trovato in quel luogo. Fu così che i TR quell'anno percorsero le accidentate strade dell'Albania insieme alla storia e alla cultura di quel luogo, ed io scrissi il mio primo diario di viaggio.

Da allora con entusiasmo e impazienza riuscii a mettere insieme come un puzzle luoghi e sto-

rie che in fondo non erano così lontane o sconosciute, come se ogni posto, negli anni visitato, avesse sempre una correlazione con la nostra cultura, addirittura con la città in cui viviamo.

Quando viaggi, la mente si apre, è più attenta, sia se stai guardando lo skyline di una città, sia se stai guardando un tramonto, sia se ti trovi in mezzo a nulla tra le dune di un meravi-

di qualche nave al rientro del viaggio; i Topini ormai mi hanno scherzosamente ribattezzato "Silvio Pellico".

Viaggiare significa anche trasformarsi. E il diario mi fa scoprire viaggio dopo viaggio di non essere più la stessa persona, mi ha consentito di approfondire il mio percorso personale, allargato la mia mente. Il fatto di non limitarmi a scrivere i miei

pensieri, ma aggiungere soprattutto la descrizione dei luoghi, delle persone, delle tradizioni culturali e perfino delle cose buffe che capitano in tutti i viaggi mi diverte e mi arricchisce ogni volta di più.

Una volta rientrato, riprendo quello che ho scritto sul diario, cercando di migliorarlo, rileggo le parole, le pagine, che continueranno a ricordarci un'esperienza unica e indimenticabile.

Di viaggi con i Topini ormai ne ho fatti tanti, qualche volta tornando anche negli stessi luoghi, ogni volta con emozioni, occhi e parole sempre diverse; la soddisfazione mia più grande è stata quella di aver avuto, grazie all'Associazione T.R., la possibilità, nel 2020, di vedere tutti i racconti di viaggio

raccolti e pubblicati in un libro, presentato in una serata speciale il 10 luglio 2021 tra letture, musica e interviste ai protagonisti.

Ora sono ancora più convinto di continuare a scrivere un diario, scambiando con i Topini Randagi un passaggio per ogni viaggio, regalando loro le parole, i posti, il ricordo dei luoghi dove i loro viaggi mi conducono.



glioso deserto.

Ogni viaggio inizia subito con un bel quaderno con elastico, tipo Molesckine, adesivo del viaggio e una penna che scorre morbida sulle pagine.

Durante il viaggio, mi prendo sempre qualche momento tutto mio per poter registrare sul diario di bordo le mie emozioni e cercare di fermarle nel tempo, questo mi succede a volte dopo qualche sosta pranzo, durante qualche guasto di un mezzo, o la sera prima di dormire, sul ponte

Almeno una volta nella vita ognuno di noi avrà cercato di "tirare le somme" del proprio vissuto, cercando di capire che direzione abbia preso la propria strada; personalmente sono stato completamente spiaz-



zato dagli avvenimenti di questi anni, ritrovandomi a vivere qualcosa di completamente diverso da ciò che mi ero prefissato da "molto" giovane. Ma a quaranta si ha una consapevolezza diversa e si comincia a lasciare indietro ciò che il "mondo" pensa di noi immergendoci alla ricerca del nostro essere più profondo e ri-

scoprendo ciò che veramente più ci rappresenta. E proprio alla ricerca della mia essenza che mi sono rivisto ragazzino sul divano di casa con due occhi grandi e sgranati mentre nel vecchio tubo catodico trasmettevano le immagini delle gialle

Land Rover immerse nella natura selvaggia intente a superare ostacoli di ogni genere, proprio in quel momento mi veniva "iniettato" il germe dell'incurabile malattia destinata a segnarmi a vita. Nonostante più volte abbia pensato di tagliarla a pezzi e bruciarla con una tanica di benzina e seppellirla in una buca, nei "parsimoniosi" momenti di completa funzionalità continuo ad apprezzarne le "distillate" peculiarità e l'indiscutibile e classico fascino, che mi riportano con la mente a quando ero ragazzino!

Alessandro Scipioni

REGOLAMENTO INTERNO CODICE DI COMPORTAMENTO PER I SOCI DEI TOPINIRANDAGI

Il presente Regolamento Interno è stato approvato dal Consiglio Direttivo nella riunione del 23 dicembre 2016

Si intende salvaguardare la propria immagine e favorire un giusto approccio personale alla pratica del fuoristrada 4x4. Tutto ciò nell'ottica di un sempre migliore rapporto con l'ambiente, fra i soci e con le tante persone che occasionalmente vengono a contatto con la nostra Associazione. A tal fine sembra naturale indicare ai soci tutti alcune norme la cui osservanza oltre che giovare all'immagine dell'Associazione contribuirà a sviluppare un sem-

pre più giusto rapporto con l'ambiente.

Gli obiettivi dell'Associazione, oltre alla pratica e alla diffusione del fuoristrada, saranno anche di toccare argomenti di carattere sportivo, sociale, culturale.

Sono ammessi a far parte dell'Associazione tutti gli appassionati e/o possessori di autoveicoli fuoristrada.

Ogni Socio (o aspirante tale) deve prendere visione del REGOLAMENTO INTERNO.

RAPPORTO CON L'AMBIENTE NATURALE

È fatto divieto di praticare qualsiasi forma di fuoripista, sia in occasione di attività collettive che

da singoli escursionisti. È richiesto peraltro il massimo rispetto degli ecosistemi locali, soprattutto di quelli particolarmente vulnerabili ed il rispetto di tutte le leggi in materia.

Ogni socio è tenuto al rispetto della proprietà privata, evitando di inoltrarsi senza il preventivo consenso del proprietario nei cui confronti si richiede massima cordialità.

Ogni mezzo deve essere mantenuto in buona efficienza meccanica, controllando periodicamente le emissioni di gas di scarico, evitando di tenere acceso il motore del mezzo durante le soste prolungate, ed evitando l'uso



improprio di segnalatori acustici.

È fatto divieto assoluto di abbandonare rifiuti di qualsiasi genere nelle zone di percorso nonché di sosta.

RAPPORTO CON L'AMBIENTE URBANO

È fatto divieto di parcheggiare il proprio veicolo in modo tale che possa costituire intralcio alla circolazione di altri veicoli e al transito pedonale, particolarmente in occasione di raduni e di altre manifestazioni ove è raccomandato recarsi nelle apposite aree indicate dalle organizzazioni.

È richiesto il massimo rispetto dei monumenti, dell'arredo urbano, delle aree a traffico ristretto, evitando l'uso improprio ed esibizionistico del proprio mezzo.

LO SVILUPPO DEI RAPPORTI FRA I SOCI

Ciascun socio è tenuto a prestare il proprio aiuto a chiunque trovandosi in situazione di bisogno ne faccia richiesta (soccorso stradale, situazione di pericolo, etc.)

I soci sono tenuti a collaborare alle attività organizzative e a mettere a disposizione del club eventuali mezzi in loro possesso, verso i quali sarà garantito il massimo rispetto.

Ogni socio è tenuto a mettere a disposizione il proprio bagaglio tecnico di esperienze, che saranno oggetto di scambio reciproco.

I rapporti tra i soci devono essere improntati alla massima correttezza e onestà.

INCARICHI AI SOCI

Il Consiglio Direttivo ha facoltà di affidare incarichi a soci che abbiano manifestato la propria disponibilità ad un impegno maggiore nella vita dell'Associazione. Tali incarichi hanno carattere temporale limitato e non possono prevedere un rimborso economico, sempre sotto la supervisione del Consiglio Direttivo.

PARTECIPAZIONE ALLA VITA DELL'ASSOCIAZIONE

I soci sono tenuti a partecipare attivamente e promuovere la vita e la crescita dell'Associazione. Per raggiungere tale scopo i soci non si limiteranno a presenziare alle attività e agli eventi promossi dall'Associazione ma si faranno promotori attivi delle stesse attività verso l'esterno.

Nel caso che uno o più soci dovessero con il loro comportamento recare danno od ostacolare il regolare

svolgimento delle attività o la crescita dell'Associazione potranno essere dichiarati decaduti dalla qualità di socio in presenza di un voto dell'Assemblea previa proposta del Consiglio Direttivo.

Con riferimento a ciascun associato è severamente vietato assumere comportamenti lesivi dell'incolumità propria ed altrui nonché dell'immagine dell'Associazione stessa, pena l'esclusione dall'Associazione.

Ciascun associato è il solo responsabile delle proprie azioni e del proprio operato; l'Associazione declina dunque ogni responsabilità derivante dalle azioni e dall'operato dei singoli associati. Nessun socio, anche se componente del Consiglio Direttivo, è tenuto a fare apprezzamenti o confronti in qualunque circostanza a riguardo di altri Clubs di fuoristrada. Questo per quel rispetto reciproco e spirito di collaborazione che deve esistere tra le diverse associazioni.

PROGRAMMA DELLE ATTIVITÀ'

Il programma delle attività viene redatto dal Consiglio Direttivo e presentato all'Assemblea dei soci.

Il programma delle attività contiene un elenco di iniziative, progetti, eventi e collaborazioni da realizzare durante l'anno. In esso sono contenute anche le proposte dei soci coordinate e supervisionate dal Consiglio Direttivo.

Il programma non è rigido, quindi le attività previste possono essere integrate e variate durante l'anno.

CALAMITA' NATURALI E SOCCORSO E GRADO DI PREPARAZIONE

Uno dei compiti significativi di questa attività è quella di mettere a disposizione delle Autorità competenti e della Protezione Civile, in caso di eventi eccezionali o calamità naturali, gli equipaggi e l'esperienza di tutti i soci che hanno dato la loro disponibilità. In caso di intervento con proprio equipaggio, anche se richiesto da enti, organizzazioni di soccorso o dirigenti dell'Associazione, la responsabilità per ogni evenienza al proprio equipaggio e al socio, ricade sempre sul socio stesso che interviene. In virtù di quanto sopra l'Associazione istituirà un elenco di soci volontari e divisi in ordine di esperienza.

RELATIVAMENTE ALLE USCITE SOCIALI

Prima della partenza viene nominato un referente/responsabile per tutta la durata dell'uscita, vengono preventivamente svolti dei briefing informativi ai partecipanti.

Le uscite e gli eventi organizzati Topnirandagi sono aperti a tutti i soci, i quali sono comunque tenuti ad adottare comportamenti non lesivi dell'incolumità propria ed altrui nonché dell'immagine del club stesso, pena il divieto di partecipazione alle future uscite e/o eventi.

Ciascun partecipante alle uscite e/o eventi organizzati dall'Associazione è il solo responsabile delle proprie azioni e del proprio operato: l'Associazione declina dunque ogni responsabilità derivante dalle azioni e dall'operato dei singoli partecipanti.

Ogni associato e/o partecipante alle uscite e/o manifestazioni, è il solo responsabile del mezzo che conduce, della sua manutenzione, riparazione ed efficienza, della regolarità delle assicurazioni obbligatorie e certificazioni per la circolazione stradale.

Le vetture dei soci avranno l'obbligo di essere dotate di un'attrezzatura minima indispensabile quale: strop/cavo di traino, grilli e punti di attacco sulla vettura.

Ogni uscita sociale a programma avrà un costo di 5 euro a socio e di 10 euro per l'ospite comprensiva di assicurazione giornaliera, salvo evento o uscite che NON avranno nessuna spesa a carico dell'Associazione, ma resta sempre vigente l'assicurazione obbligatoria per l'ospite al costo di 7,00 euro.

1. Per ospiti s'intende: persone che si uniscono a noi per l'uscita con o senza il proprio fuoristrada e non sono associati.
2. Il socio che porta gli ospiti sarà il loro responsabile, per comportamento, rispetto per il regolamento, ecc.
3. Nelle uscite denominate "HARD", in quelle per i "RADUNI" o dedicate all'insegnamento delle nozioni di fuoristrada, non saranno ammessi gli ospiti.
4. È Obbligatorio per il socio che intende portare l'ospite (per ospiti si intende persona fisica che non

abbia affinità diretta con l'Associazione o che frequenta l'Associazione occasionalmente) comunicare la presenza al consiglio Direttivo entro massimo un giorno antecedente l'uscita. Qualora non avvenisse quanto specificato sia l'ospite che il socio non potranno partecipare all'attività.

TRATTAMENTO DATI PERSONALI

Il registro degli associati viene conservato in ossequio alle vigenti normative sul trattamento e la tutela dei dati personali.

Il titolare del trattamento è l'Associazione nella persona del legale rappresentante Presidente.

I dati personali dei soci saranno conservati e trattati esclusivamente per uso interno e non verranno forniti a terze parti in alcun caso, ad eccezione delle Pubbliche Autorità alle quali, su richiesta, dovremo fornire tali dati per gli scopi previsti dalla legge.

Eventuali suggerimenti od obiezioni inerenti la conduzione dell'Associazione devono essere rivolte in maniera diretta al Presidente o ad un rappresentante del Consiglio Direttivo che eventualmente indirà l'Assemblea Straordinaria di tutti i Soci.

Per lo svolgimento di tutte le attività dell'Associazione Topinirandagi preventivamente dovrà essere portato a conoscenza il Presidente ed il Consiglio Direttivo per la loro approvazione.

LOGO DELL'ASSOCIAZIONE (registrato con il n° 2345 dal 1° gennaio 2017)

I soci, nello svolgimento della loro attività per l'Associazione, possono adottare il logo dell'Associazione, secondo quanto riportato di seguito: L'uso del logo su biglietti da visita, carta intestata, siti web, social network dovrà essere SEMPRE preventivamente autorizzato dal Consiglio Direttivo e sempre associato alla dicitura "Socio del ..."

Nell'eventualità il socio dovesse

non essere più in possesso del proprio mezzo o far parte dell'Associazione, si **OBBLIGA** di asportare il logo e/o scritte riconducibili all'Associazione. Nel caso in cui il socio non dovesse più associarsi al Club sarà suo dovere non usare il logo e/o indossare abbigliamento con il logo TOPINIRANDAGI.

È fatto assoluto divieto da parte del socio prendere iniziativa personale sulla stampa del logo o utilizzo, se **NON** autorizzato dal consiglio Direttivo.

MODALITA' DI COMUNICAZIONE ALL'ESTERNO

I comunicati stampa, gli articoli giornalistici o comunque le dichiarazioni pubbliche fatte a nome dell'Associazione Topinirandagi, devono essere approvate dal Consiglio Direttivo i cui membri devono essere informati almeno 24 ore prima del rilascio, vanno fatte in forma scritta e diffuse comunque dal Presidente, Vicepresidente o Responsabile addetto Stampa.

SITO WEB, MAILING LIST, MATERIALE FOTO/AUDIOVISIVO

Le mailing-list sono il mezzo principale attraverso il quale vengono fatte le comunicazioni fra i soci. Il sito web è uno degli strumenti principali con cui l'Associazione intende pubblicizzare la sua azione e tenere contatti con i soci. È cura del Consiglio Direttivo o di membri opportunamente designati da esso gestire ed aggiornare i contenuti del sito internet dell'Associazione, all'indirizzo www.topinirandagi.it

I contenuti della mailing-list, newsletter o altri canali di comunicazione sono puramente discorsivi e servono per mantenere i rapporti dell'Associazione con i soci e i non soci. L'uso di materiale fotografico e audiovisivo che riporta il logo dell'Associazione oppure riferimenti al Club ed alle sue attività, deve essere sempre autorizzato dal Consiglio Direttivo.

VIAGGI

L'associazione durante l'attività Associativa, prevede e organizza Viaggi Avventura e secondo il luo-

go o la tipologia, il Direttivo emana un regolamento adeguato al tipo di viaggio, il quale verrà pubblicato di volta in volta sul sito internet nella sezione segreteria.

CASI NON PREVISTI DAL PRESENTE REGOLAMENTO INTERNO

Per i casi non previsti nel presente Regolamento, valgono le norme dello Statuto. I Consiglieri ed i Responsabili potranno prendere ogni decisione che ritengano opportuna per la soluzione immediata di un caso non previsto, salvo successiva approvazione da parte del Consiglio Direttivo; per situazioni non urgenti, si suggerisce di segnalare la questione al Consiglio stesso, che si esprimerà a proposito nella più vicina Riunione di Consiglio.

NORMA DI CHIUSURA

Le norme di tale regolamento costituiscono parte integrante dello Statuto sociale e si intendono accettate al momento dell'iscrizione al club o del suo rinnovo annuale. Il socio che violi una o più norme del presente Regolamento si renderà passibile di sanzioni, che nei casi più gravi potranno raggiungere l'espulsione dal club per indegnità a discrezione del Consiglio Direttivo che delibererà alla presenza di tutti i suoi membri a maggioranza assoluta. Ci è gradito ricordare che la sigla "TOPINIRANDAGI" che ognuno di noi esibisce deve rappresentare una garanzia di correttezza e di competenza al servizio di tutti.

Il presente Regolamento Interno è stato approvato dal Consiglio Direttivo nella riunione del 23 dicembre 2016

IL CONSIGLIO DIRETTIVO



L'angolo del Barone

Casarecce con Gamberetti, Asparagi, Pomodorini e Rucola



Ingredienti

🕒 30 minuti

👤 4 Persone

480 gr Casarecce
300 gr Gamberetti Sgusciati
1 mazzettino Prezzemolo
50 gr Pomodori Freschi
1 Bicchierino Cognac
200 gr Asparagi
1 busta Rucola
1 Spicchio Aglio
q.b. Zenzero in Polvere
q.b. Olio d'Oliva Extravergine
q.b. Pepe Nero
q.b. Sale

Istruzioni per cucinare

Passaggio 1

Mettete a bollire in una pentola l'acqua salata per le casarecce.

Passaggio 2

In un'altra pentola mettete l'acqua a bollire, fate cuocere per cinque minuti gli asparagi, togliete e lasciate da parte.

Passaggio 3

Lavate e mondate i pomodorini freschi, tagliate a metà e lasciate da parte per un attimo.

Passaggio 4

Lavate e fate asciugare la rucola in un colapasta.

Passaggio 5

In una padella mettete l'olio e l'aglio tritato finemente, fate appassire e aggiungete i gamberetti, aggiustate di sale, pepe nero, zenzero e fate rosolare qualche minuto circa.

Passaggio 6

Irrorate con il cognac, fate evaporare e aggiungete gli asparagi tagliati a rondelle, aggiustate di sale, pepe nero e fate cuocere cinque minuti circa.

Passaggio 7

Aggiungete i pomodorini, aggiustate di sale, prezzemolo tritato finemente e fate cuocere una decina di minuti circa.

Passaggio 8

Togliete le casarecce al dente e adagiate nella padella con il sughetto, aggiungete un po' di acqua di cottura, la rucola e mantecate.

Passaggio 9

Impiattate e servite.

Marco Bartolomucci

Redazione Topini Randagi

Presidente - Perfilì Mauro 3663903977
Vice Presidente - De Angelis Sandro 3391112373
Segreteria - Bartolomucci Andrea 3339979638 - 3803617690
Redazione: redazionetopini@libero.it
Caporedattore: Pulcinelli Giovanni
MAIL: topinirandagi@libero.it - info@ciociaria4x4.it
Stampato esente da autorizzazione - C.M. n° 242 del 02/09/198



REDAZIONALI

