



# la gazzetta del **VRS** slot



anno XXII numero 887 - 14 marzo 2022 - www.vrs.slot.it

## > Silhouette 3<sup>^</sup>

## > GT3 NSR 5<sup>^</sup>

### Silhouette 3<sup>^</sup>

## Vinc'Enzo!

*Dopo un prolungato duello con Ulisse*

La terza prova del campionato Silhouette (Gruppo 5) vale come giro di boa, essendo previste in totale cinque gare.

Piccolo passo indietro in termini di presenze, con soli 11 iscritti, anche se lo spirito sembra quello degli ultimi tempi, caratterizzato da un marcato entusiasmo. È la "vecchia guardia" a dominare la scena (perlomeno come adesioni) e non serve una particolare dote di intuito, perché salta all'occhio a chiunque la nevicata sulle teste dei più...

Per niente intimoriti comunque quelli che nascono negli anni 50, ancora particolarmente accaniti col pulsante in mano, peraltro molto simile, come impugnatura, al Russkit che si usava ai tempi del "Florida".

E in vetta allo score delle prove cronometrate troviamo proprio uno di loro, tale Vincenzo, che proprio nella nota sala giochi della Verona Beat aveva mosso i primi passi, anzi i primi giri di pista; ad Enzo il merito di essere uno dei più accurati e attenti nella preparazione dei mezzi, che poi porta in gara con il consueto approccio, fatto di misura e costanza di rendimento.

Il Decano nel giro secco (una formula che oggi potrebbe tornare al minuto, vista l'affluenza ridotta) mortifica l'amico Davide, che aveva impressionato con la BMW M1 HRS, fermando il cronometro sul già ragguardevole 11 e 6, considerato che le

prove si disputano sulla corsia più esterna. E invece Enzo toglie un altro paio di decimi, aggiudicandosi il punto aggiuntivo.

Segue uno sfavillante Ulisse, che riscopre una Mustang più che competitiva dopo gli interventi dell'ultimo minuto e un opportuno rodaggio del motore. Sotto i 12 secondi anche Federico e Maurizio M., con l'altro mantovano che si ferma appena oltre, approdando comunque alla batteria dei migliori.

nonostante un tuffo dalle parti del WC dovuto ad un salto di corsia; la vettura sembra danneggiata, ma Davide riesce a bloccarla al volo e riassetarla nel giro di pochi secondi.



### PROVE CRONOMETRATE

PILOTA		tempo
1 ENZO	BMW M1	11.472
2 DAVIDE	BMW M1	11.671
3 ULISSE	FORD MUSTANG	11.753
4 FEDERICO	BMW M1	11.778
5 MAURIZIO M.	BMW M1	11.974
6 ALBERTO M.	BMW M1	12.015
7 ANDREA C.	FERRARI 512BB	12.489
8 CICO	FORD MUSTANG	13.012
9 MOLI	BMW M1	13.226
10 BRUNO	PORSCHE MOBY DICK	14.737
11 ANDREA B.	TOYOTA CELICA	16.054

Il divario con gli inseguitori che vanno a comporre la seconda batteria risulta piuttosto evidente, con Andrea C. che prenota il ruolo di lepre.

E non si smentisce appena il relè dà corrente per i consueti 24 minuti, risultando imprevedibile per i quattro compagni di manche,

La bellissima Ferrari 512BB NART sembra di un'altra categoria rispetto alle vetture rivali, anche se a sprazzi tutti riescono ad avvicinarsi ai tempi del leader, senza però mostrare una continuità paragonabile; suo sarà il minor numero di uscite nell'arco della gara.

Bisogna dire subito che la vettura di Bruno è ancora una volta alquanto approssimativa, a cominciare dalle spazzole originali, la cui treccia potrebbe essere convenientemente adoperata per collegare la puntazza di messa a terra di un condominio; Bruno ci mette una pezza, ma il fanalino di coda è comunque prenotato, al netto delle disgrazie

**Lunedì 14/03**  
**Classic Open**

**giovedì 17/03**  
**Raid**



altri...

La vera e propria battaglia (scusate il vocabolo inappropriato in tempi come questi...) si restringe allora al trio composto da Andrea B., Cico e Moli, con quest'ultimo in prestito dell'eMMesima (neologismo improvvisato) M1, prestatagli dal munifico Giovanni.

Il piccolo Riccardo nei primi minuti era riuscito addirittura a rimanere in scia ad Andrea C., ma solo grazie alle corsie vantaggiose, in seguito ha dovuto misurarsi con l'esuberanza del Cico e con l'imprevedibilità di Andrea B., che alterna giri sorprendenti a qualche raffica di uscite. È così che il Moli alla fine conquista un buon settimo posto, sopravanzando proprio la Toyota blu del rivale più... creativo.

Il Cico intanto si produce in una buona sequenza di giri veloci, intervallandoli anch'egli con qualche svarione, immancabilmente sottolineato da colorito e sonoro accompagnamento verbale; se ne giovano i sonnecchianti commissari posizionati nelle curve più tranquille, costretti a ripetuti bruschi risvegli.

È lui comunque il più rapido alle spalle del leader provvisorio, staccato però di quasi 9 giri!



Cambio della guardia in pedana, con i primi sei che diventano quasi subito cinque, il tempo che impiega Davide a realizzare che non è serata, dopo un paio di uscite nella salita che porta al "Passo della Formiga", in cui si innescano situazioni piuttosto caotiche; il ripiego alla postazione di cronometraggio gli consente di sbollire velocemente, con la "soddisfazione" di aver sottratto a Bruno il famigerato fanalino, ma di aver anche registrato il giro più veloce, che resterà imbattuto.

Il ruolo di battistrada dopo il consueto forcing di Davide lo rileva subito Ulisse, particolarmente efficace in questa serata; ci prova Federico a restargli in scia, anche perché commette un minor numero di errori.

Luca però rinviene puntualmente, riportandosi ripetutamente in testa.



Nel frattempo Enzo, esaurita la fase di riscaldamento delle candele, sprema il diesel al massimo, segnando costantemente tempi di riferimento assoluto, inferiori di un paio di decimi a quelli dei due battistrada. È una lotta particolarmente avvincente, con i tre contendenti che a tratti sono raccolti in poco più di un metro, con Enzo che sembra poter dettare la sua legge; qualche svarione però macchia la gara di tutti e tre, e la situazione si rimescola continuamente.

Nel finale Enzo si avvantaggia di un margine che gli consente un minimo di gestione, anche in caso di uscita, mentre Ulisse congela il suo vantaggio su Fede.

Ennesimo incidente di percorso per Maurizio, che impreca all'indirizzo del fato avverso; stavolta è il parabrezza della sua M1 a staccarsi, finendo impigliato nell'avantreno. Si accettano scommesse sul prossimo episodio della saga...

Sua comunque una buona medaglia di legno, che immaginiamo non lo soddisfi particolarmente...

Alberto invece imita Davide, ed è un peccato, perché il suo passo poteva essere da podio.

CLASSIFICA			
	PILOTA		giri set
1	(=) ENZO	BMW M1	122 25
2	(+1) ULISSE	FORD MUSTANG	122 7
3	(+1) FEDERICO	BMW M1	121 51
4	(+1) MAURIZIO M.	BMW M1	120 50
5	(+2) ANDREA C.	FERRARI 512BB	117 1
6	(+2) CICO	FORD MUSTANG	108 44
7	(+2) MOLI	BMW M1	107 33
8	(+3) ANDREA B.	TOYOTA CELICA	106 26
9	(+1) BRUNO	PORSCHE MOBY DICK	97 72
10	(-4) ALBERTO M.	BMW M1	RIT
11	(-9) DAVIDE	BMW M1	RIT

Prima vittoria stagionale per Enzo, dopo essere arrivato spesso sul podio, anche molto vicino al gradino più alto.

Davide

CLASSIFICA SILHOUETTE					TOT.		
2020/2021	29/11/2021	10/02/2022	07/03/2022	07/04/2022	12/05/2022	SCARTO	TOT.
	1	2	3	4	5		
1	FEDERICO	20	17			37	37
2	ULISSE	15	20			35	35
3	MAURIZIO M.	17	15			32	32
4	ENZO		26			26	26
5	ALBERTO M.	25	0			25	25
5	CICO	12	13			25	25
7	ANDREA B.	13	11			24	24
8	BRUNO	10	10			20	20
9	DAVIDE	15	0			15	15
10	ANDREA C.		14			14	14
11	MOLI		12			12	12
12	MARCO D.L.	11				11	11

## GT3 NSR 5<sup>A</sup>

4 x 4

### Fede fa l'en-plain

La seconda serata settimanale porta a cinque le gare disputate per il trofeo riservato alle GT3 di casa Noviello.

Grazie al graditissimo rientro di Marco B. e al neo-iscritto Andrea "ing" (che conosciamo già da qualche settimana), il livello di partecipazione torna alle due manche abbondanti, anche se la griglia da 14 partecipanti è la peggiore possibile, perché obbliga al round robin entrambe le manche.

Già dalle prove libere si vede che Marco non soffre la lontananza dai solchi, perché la sua prestazione è ben descritta da IST con una lunga teoria di tempi di rilievo, non lontani da quelli marcati dal solito Federico con analogo vettura (Mercedes, per chi avesse dubbi...).

Ma oltre alle due stelle a tre punte, il rientro di Eric e i soliti Enzo e Davide, più le schegge impazzite Alberto e Maurizio, garantiscono un ottimo livello medio, sempre aperto anche agli exploit di qualche guest star.

Il giro cronometrato tuttavia denota una certa difficoltà di gestione dei mezzi, perché sono molti ad incappare nell'uscita galeotta, relegando in seconda manche più di qualche aspirante al podio. Colpa forse della riluttanza a cambiare le famigerate gomme rosse, che sono giunte per molti ai livelli minimi di consumazione, tanto da far strisciare a terra le vetture, almeno nei tratti più sconnessi.

Inciampano così Eric, Davide e Alberto, per dire di quelli citati poc'anzi, mentre Fede, che parte per ultimo, se ne guarda bene dal cercare il tempo limite, fermandosi ad un "comodo" 10 e 59...

Oltre a questi tre si allineano allora per primi anche Riccardo e l'amico Andrea, e la

consueta coppia Bruno – Andrea B., che ormai condivide anche la trasferta.

### PROVE CRONOMETRATE

PILOTA		tempo
1 FEDERICO	MERCEDES AMG	10.594
2 ENZO	CORVETTE C7R	10.895
3 ULISSE	CORVETTE C7R	10.955
4 MARCO B.	MERCEDES AMG	10.960
5 MAURIZIO M.	CORVETTE C6R	11.115
6 GIGI	AUDI R8	11.369
7 CICO	ASTON MARTIN VANTAGE	12.007
8 ANDREA B.	MERCEDES AMG	12.097
9 BRUNO	CORVETTE C7R	12.646
10 ALBERTO M.	CORVETTE C7R	12.765
11 ANDREA ING.	ASTON MARTIN VANTAGE	13.650
12 RICCARDO Z.	CORVETTE C7R	15.316
13 DAVIDE	CORVETTE C6R	15.801
14 ERIC	CORVETTE C6R	17.688

Diciamo subito che la gara di Bruno sarà ad handicap, con una Corvette che macina progressivamente l'ingranaggio, compromettendo ovviamente anche la prestazione. Andrea B. si trova quindi spesso da solo, senza il suo competitor preferito, staccato da Alberto M. e Riccardo, e ben davanti al suo omonimo "ing", indaffarato a prendere le misure con un mezzo per lui nuovo e ben difficile da gestire con un pulsante tradizionale. Non brillano tuttavia nemmeno le altre due Corvette, proprio quelle del mantovano e di Ricky, che galleggiano a metà fra quelli che vanno e quelli che remano. La sfida va al primo, che tuttavia è ben lungi dall'essere soddisfatto, lui che in GT3 puntava spesso quantomeno al podio.



I primi due invece marcano su tempi ben diversi, più al disotto degli 11 secondi che al di sopra, anche se rispetto alle libere i tempi sembrano essersi alzati. Più veloce Davide, ben più regolare Eric, che sfugge agli attacchi del rivale soprattutto grazie ad un minor numero di errori, che alla fine saranno la metà. Chiuderanno nello stesso giro, senza però che Davide sia mai riuscito realmente ad impensierire il leader provvisorio.

Chi sale ora in pedana sa già che la prova dei due che li hanno preceduti sarà di riferimento, fatto escluso Federico che dispone di un mezzo di altra categoria, oltre che del solito dito.



Fede infatti si invola a suon di record, senza che nessuno sia in grado nemmeno di pensare di inseguirlo, discorso esteso anche ad Eric e Davide.

Chi si mette in luce, anche oltre le aspettative è Marco B., che con una condotta molto regolare basata su buoni tempi, riesce a tenere lontano i diretti inseguitori; colpa anche di Enzo, che commette l'errore di sostituire le gomme subito prima della gara, senza avere la possibilità di rodarle (la sua Corvette, l'ennesima vettura estratta all'ultimo secondo con colpo di teatro, era inspiegabilmente sparita...); Enzo tribola più del dovuto, senza peraltro raggiungere il livello di competitività che gli è usuale. Il quinto posto, staccato di 8 giri dal marziano, non gli può bastare.

Ulisse inoltre riesce ad impensierire il decano, duellando a lungo nelle ultime corsie, ma il passo di Enzo, una volta rodiate le gomme, è un'altra cosa.

Per Maurizio invece la soddisfazione di non accusare alcun nuovo incidente di percorso, dopo aver raccolto ogni tipo di avaria possibile (e anche impossibile); riesce inoltre a mortificare l'amico/compagno di trasferta Alberto per pochi settori, prenotando un rientro più tranquillo rispetto alle ultime sere.

Scivolano invece nelle retrovie Gigi e Cico, ma se per il primo ci sono tutte le attenuanti di un mezzo arrugginito e di una lunga lontananza dalle gare, per il secondo probabilmente si tratta di una pessima regolazione del pulsante elettronico (questo sconosciuto), che si traduce in ben 23 uscite di pista...

CLASSIFICA			
PILOTA		giri set	
1 (=) FEDERICO	MERCEDES AMG	132	53
2 (+12) ERIC	CORVETTE C6R	128	72
3 (+10) DAVIDE	CORVETTE C6R	128	21
4 (=) MARCO B.	MERCEDES AMG	125	41
5 (-3) ENZO	CORVETTE C7R	124	77
6 (-3) ULISSE	CORVETTE C7R	124	28
7 (-2) MAURIZIO M.	CORVETTE C6R	122	53

8 (+2) ALBERTO M.	CORVETTE C7R	122	43
9 (+3) RICCARDO Z.	CORVETTE C7R	120	73
10 (-4) GIGI	AUDI R8	116	71
11 (-3) ANDREA B.	MERCEDES AMG	110	80
12 (-5) CICO	ASTON MARTIN VANTAGE	110	55
13 (-4) BRUNO	CORVETTE C7R	106	3
14 (-3) ANDREA ING.	ASTON MARTIN VANTAGE	87	73



Per una volta lasciateci raccontare la classifica finale partendo da chi è rimasto giù dal podio, Marco B., che immaginiamo ben soddisfatto della gara disputata con la sua "Rock Hell" (chi ha orecchie per intendere...), e magari anche stimolato ad una prossima replica; bravo Marco! A Fede, autentico dominatore della categoria, manca a suo dire la ciliegina sulla torta, non essendo riuscito ad abbattere in gara quel limite di 10,3 più volte accarezzato; immaginiamo che sarà per la prossima occasione.

Soddisfatti a metà Eric e soprattutto Davide, troppo fallosi e nervosi rispetto al rivale.

Davide

CLASSIFICA GT3 NSR								TOT.	
2020/2021	07/10/2021	15/11/2021	13/12/2021	27/01/2022	10/03/2022	11/04/2022	09/05/2022	SCARTO	1
1 FEDERICO	26	26	26	26				104	104
2 DAVIDE	17	17	20	17				71	71
3 ENZO	15	20	15	14				64	64
4 ALBERTO M.	7	14	17	11				49	49
5 ULISSE		15	13	13				41	41
6 ANDREA B.	10	11	10	8				39	39
7 BRUNO	8	9	11	6				34	34
7 ERIC			14	20				34	34
9 MAURIZIO M.	0	12	12					24	24
10 CIMAN	9	13						22	22
11 CICO	14			7				21	21
12 BIANCO	20							20	20
13 MARCO B.				15				15	15
14 BUMPUS	13							13	13
15 ANDREA C.	12							12	12
15 MOLI			12					12	12
17 GIORGIO S.	11							11	11
18 BUSA		10						10	10
18 RICCARDO Z.				10				10	10
20 DAVID			9					9	9
20 GIGI				9				9	9
22 ANDREA ING.				5				5	5