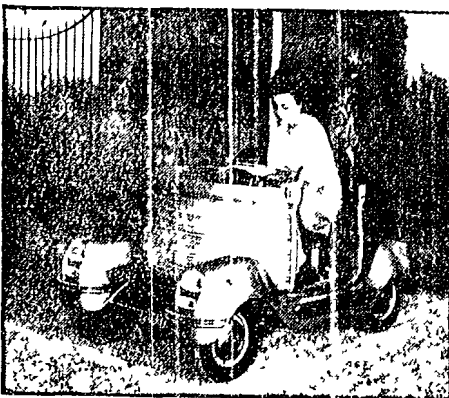


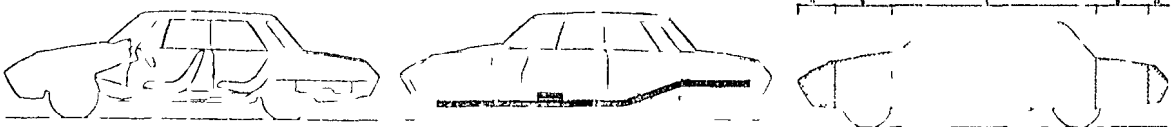
SCIENZA E TECNICA



Uno sguardo al Salone di Torino

Siamo ancora lontani dall'auto «sicura»

Il problema di carrozzerie a prova di scontro in Italia non è stato fino ad oggi posto concretamente - In aumento la produzione di vetture a trazione anteriore e con il cambio automatico



«Secura Quattroruote Osi», da sinistra: sezione longitudinale, profilo del telaio sotto la carrozzeria, il complesso scomposto nei suoi vari elementi resistenti, zona A di deformazione, zona B di seconda deformazione, zona C a struttura resistente e praticamente rigida

TORINO in mente. Questo di Torino è il Salone del «più». Più potenti, più veloci, più sicure, le macchine esposte dispongono di più cavalli di maggior presa e di una più copiosa provvista di automatismi di quelli degli anni scorsi. Per la verità di novità sostanziali il Salone di Torino non se ne è trovato. Il tendente è piuttosto quello di migliorarsi prestazioni e accessori quasi il sottobanco senza mutamenti vistosi. Vediamo, da cima a fondo, come si è posto il problema di motori sempre più potenti, veloci e sicuri. E, in primo luogo, il tempo paragonando nei consumi di carburante. La soluzione più naturale sarebbe quella di aumentare le cilindrata e in molti casi proprio qui è stato fatto l'ultimo passo. Il motore di 1.700 cc. di quello della Volvo 940 che ha offerto un'alternativa alla sua immortale 1.200 - una versione da 1.900 cc. di cilindrata. In molti più tuttavia è nel nostro in parte altre le cose sono compilate dall'incidenza della legge di circolazione che impone di mantenere basse le cilindrata. Dopo l'Europa del 1965 infatti gli acquisti di auto in Italia sono andati verso due tipi fondamentali di cilindrata: la 500 e 1.300. A livello del 1.000 cc. le vendite hanno subito una contrazione violentissima. E se la Fiat ha visto diminuire visibilmente le importazioni della sua anziana 1100 gli importatori dall'estero - che proprio con questi tipi di cilindrata avevano messo il mercato - hanno subito il contraccolpo più duro.

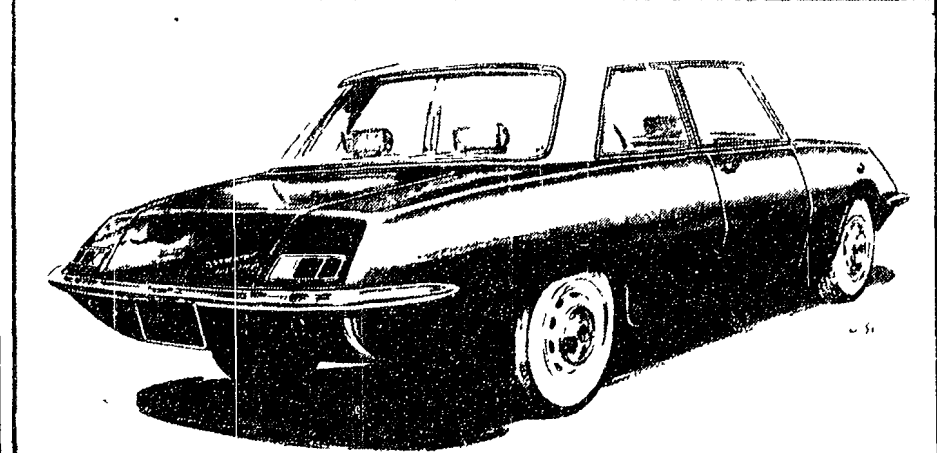
busti i consumi. E sono in piccolo quello del battito in testa e del «rambo». Per tanto è notevole il fatto che per una vettura che tocca i 148 chilometri l'ora di velocità (83 litri ogni 100 chilometri) il motore di 1.700 cc. non consumi più di 10 litri. E in molti casi il motore di 1.700 cc. non consumi più di 10 litri. E in molti casi il motore di 1.700 cc. non consumi più di 10 litri.

di più e identicamente significati. La nuova usata del motore in un'auto di 1.100 litri è notevole. E si è fatto un passo verso il 1.300 cc. che tocca i 148 chilometri l'ora di velocità (83 litri ogni 100 chilometri). E in molti casi il motore di 1.700 cc. non consumi più di 10 litri.

La nuova usata del motore in un'auto di 1.100 litri è notevole. E si è fatto un passo verso il 1.300 cc. che tocca i 148 chilometri l'ora di velocità (83 litri ogni 100 chilometri). E in molti casi il motore di 1.700 cc. non consumi più di 10 litri.

La nuova usata del motore in un'auto di 1.100 litri è notevole. E si è fatto un passo verso il 1.300 cc. che tocca i 148 chilometri l'ora di velocità (83 litri ogni 100 chilometri). E in molti casi il motore di 1.700 cc. non consumi più di 10 litri.

La nuova usata del motore in un'auto di 1.100 litri è notevole. E si è fatto un passo verso il 1.300 cc. che tocca i 148 chilometri l'ora di velocità (83 litri ogni 100 chilometri). E in molti casi il motore di 1.700 cc. non consumi più di 10 litri.



La «Secura», un prototipo della Osi che monta i gruppi meccanici della 1500 Fiat

La nuova usata del motore in un'auto di 1.100 litri è notevole. E si è fatto un passo verso il 1.300 cc. che tocca i 148 chilometri l'ora di velocità (83 litri ogni 100 chilometri). E in molti casi il motore di 1.700 cc. non consumi più di 10 litri.

La nuova usata del motore in un'auto di 1.100 litri è notevole. E si è fatto un passo verso il 1.300 cc. che tocca i 148 chilometri l'ora di velocità (83 litri ogni 100 chilometri). E in molti casi il motore di 1.700 cc. non consumi più di 10 litri.

La nuova usata del motore in un'auto di 1.100 litri è notevole. E si è fatto un passo verso il 1.300 cc. che tocca i 148 chilometri l'ora di velocità (83 litri ogni 100 chilometri). E in molti casi il motore di 1.700 cc. non consumi più di 10 litri.

MEDICINA

È UTILE IL VACCINO PER COMBATTERE L'INFLUENZA?

Ogni anno, questa « comune » malattia determina la perdita di un numero considerevole di ore lavorative - Non sempre si tratta di un male « innocuo » - La « mutazione » dei virus

Sono anni che si parla di vaccino e tuttavia fino ad ora non si è approntato a nulla. E comprensibile il perché che ora il tema della vaccinazione anti-influenza non si conosce a fondo. Infatti un duplice motivo di sfiducia. Meraviglia in primo luogo che ci si affretti tanto per una malattia così comune ma che quasi sempre di breve durata e ad esito benigno e d'altra parte meraviglia che non si sia riusciti a realizzare il « respiratore » vaccino quando si è ottenuti per altre malattie.

in numero notevole di giornate lavorative. Vi è in altri termini ogni anno da mettere nel conto non solo il tributo individuale dei singoli ma pure un costo sociale da pagare che ricade sulla collettività.

Non è intendiamoci il fatto che tali virus sono molteplici la vera difficoltà perché ben conosciuti nei loro gruppi e sottogruppi essi non offrono ostacoli insuperabili alla preparazione di vaccini. Infatti, i virus sono stati prodotti e si trovano in commercio. Il problema vero, ed insolubile sta nel fatto che ciascuno di codesti virus può subire una « mutazione » e così cambiare in dividualità e nella costituzione di un ceppo nuovo, contro il quale il vaccino a di poi non serve a nulla.

Il ragionamento è ben tenuto per la eventualità di grandi epidemie che usano proprio a causa della comparsa di questo nuovo ceppo virale contro cui non è valida l'immunità ottenuta da una precedente infezione con i virus già noti. Ad ogni ritorno epidemico bisognerebbe identificare il nuovo virus isolato e trattarlo opportunamente in laboratorio per arrivare alla produzione del vaccino occorrente in milioni e milioni di dosi. Senza contare il tempo (circa un mese) di cui ha bisogno il vaccino una volta ottenuto per conferire l'immunità. La esigenza di

tantissime opere di sanità pubblica che si fa che quasi o sia pronto non occorre più perché gli infermi non fruttano a saranno morti o guariti per conto loro e l'epidemia sarà magari finita.

La media di mortalità

È questo ancora non è tutto. Altre considerazioni ben più gravi riguardano la mortalità. Si è detto che nell'uomo esiste un « serbatoio » di virus che in questa forma (virus) che sono frequenti le complicazioni influenzali. Le complicazioni influenzali tendono ad allargarsi ulteriormente. Sicché interessarsi di costoro significa oggi e significherebbe ancora più domani interessarsi non - come un cinquecentino fa - di una ridotta minoranza ma di una gran parte della popolazione.

Trattamento del virus

Il ragionamento è ben tenuto per la eventualità di grandi epidemie che usano proprio a causa della comparsa di questo nuovo ceppo virale contro cui non è valida l'immunità ottenuta da una precedente infezione con i virus già noti.

Cesare Pilon

« Ella foto accanto al titolo la « Urbina » è una piccola vettura a due posti ingombrata fra i 1961-30, con carrozzeria greviale che permette l'entrata e l'uscita da ogni lato. Motore 175 cm³, velocità 65 km orari, consumo 3 litri ogni 100 km. Ha tre marce e la telomerica

Gaetano Lisi

Il ragionamento è ben tenuto per la eventualità di grandi epidemie che usano proprio a causa della comparsa di questo nuovo ceppo virale contro cui non è valida l'immunità ottenuta da una precedente infezione con i virus già noti.

TELEVISIONE

Il campo dei luoghi comuni

Perché la TV è incapace di realizzare trasmissioni satiriche divertenti e incisive - Provincialismo e mancanza di coraggio - La « Prova del nove » e « Qui Stoccolma » due recenti esempi negativi

Non è stato concepito con questi criteri. E infatti ad esempio un'ora di Quindici minuti di satira non è mai stata messa in onda. Che si è concesso un'ora di satira non è mai stata messa in onda. Che si è concesso un'ora di satira non è mai stata messa in onda.

Non è stato concepito con questi criteri. E infatti ad esempio un'ora di Quindici minuti di satira non è mai stata messa in onda. Che si è concesso un'ora di satira non è mai stata messa in onda.

Non è stato concepito con questi criteri. E infatti ad esempio un'ora di Quindici minuti di satira non è mai stata messa in onda. Che si è concesso un'ora di satira non è mai stata messa in onda.

LETTERATURA

Un'originale e interessante iniziativa dell'Amministrazione comunale

ROGGIANO GRAVINA: Un premio anticonformista

Una giuria composta da Carlo Levi, Sartre, Guttuso, Alberti, Dolci e dal sindaco Tarsitano ha segnalato tre opere (« Contadini del Sud » di Scattellaro, « La tregua » di Primo Levi, il « Canzoniere » di Saba) che il Comune ha distribuito fra i cittadini, i quali « eleggeranno » il vincitore

Il premio letterario più anticonformista d'Italia si svolge in Calabria a Roggiano Gravina un comune della provincia di Cosenza che conta appena 7.200 abitanti. Il premio è nato nel febbraio dell'anno scorso allorché il consiglio comunale di Roggiano decise di istituire un premio letterario intitolato a Gian Vincenzo Gravina e ciò per onorare la memoria e l'opera del fondatore dell'Accademia di cui ricorreva il III centenario della nascita.



Gian Vincenzo Gravina, in onore del quale, nel terzo centenario della nascita, l'Amministrazione comunale di Roggiano Gravina (Cosenza) ha istituito il premio letterario.

« E' questa una iniziativa originale proprio perché tena la di popolazione democraticamente la letteratura e che si distingue dai soliti premi simbolici e privi di interesse. Il sistema di votazione per la scelta del libro da parte della popolazione è un stimolo e un incentivo allo studio e alla lettura che serve a destare e ravvivare l'interesse popolare. L'importante manifestazione culturale così come è stata formulata ha riscosso unanime consenso da parte dei giovani di cultura di ogni tendenza politica. All'Amministrazione di Roggiano Gravina sono pervenuti infatti elogi ed adesioni per questa sua iniziativa ed anche il ministero della Pubblica Istruzione ha deciso che il premio « Gravina » si svolga sotto il suo alto patronato.

Oloferne Carpino