Per Hailwood ancora una volta niente da fare

Agostini a Pesaro calcolo e potenza

«Passeggiata» di Parlotti nella gara delle 125

DALL'INVIATO

PESARO, 29 agosto

Quando corre Agostini la vittoria è di rigore. Fu il campione della «MV» anche nella «sfida» di Pesaro ha rispettato la «prassi» con sicurezza sia nella 350 che nella 500. È vero che oggi in una gara doveva rispondere alle sollecitazioni di Hailwood, in possesso di una macchina la «Benelli» 350, più che decorosa ma alla fine il successo è andato a chi «doveva» vincere.

Agostini e Hailwood sono stati grandi protagonisti in tutti i sensi come il copione della giornata richiedeva: intanto il loro dominio posseggendo tra l'altro mezzi decisamente superiori è stato assoluto. I due hanno sfoderato parecchie delle loro risorse tecniche. Da gran marpioni hanno anche opportunamente saputo offrire emozioni sul piano squisitamente stilistico e spettacolare sapendo che il gran pubblico (circa 60.000 persone) era venuto in gran parte per loro.

Per circa 15 giri i due lanciatissimi sono rimasti a stretto contatto: un po' in testa l'uno e un po' l'altro come si prevedeva per dare colore alla competizione. Poi Agostini con la moto più potente e più preparato più pronto più interessato di un avversario che ha oltri impegni automobilistici tra poche ore ha premuto l'acceleratore e si è avviato a vincere con 7" di vantaggio la cosiddetta «sfida di Pesaro». I miglior commento vien proprio da Hailwood: «Io sono venuto qui non per battere Agostini ma per guadagnare soldi».

Molto in gamba si è rivelato Mandracci che ha tenuto saldamente il terzo posto.

Nella 500 Agostini si è esibito da solo: Hailwood non ha gareggiato dovendo partire immediatamente per l'Inghilterra. Ieri si era limitato a collaudare una macchina su richiesta dei dirigenti della Benelli i quali desideravano conoscere unicamente il suo giudizio tecnico in quanto questa moto potrebbe costituire il pezzo forte dei mondiali del '72. (Ad ogni modo un possibile successivo impiego di Hailwood con la Benelli a Monza dipenderà dalla quantità di milioni che gli verranno offerti).

Tornando alla corsa di oggi c'è da dire che era anche attesa la prova di Spaggiari nella massima cilindrata ma, dopo un buon avvio alla sua «Ducati» è saltata una valvola ed è stato costretto al ritiro.

Colpi di scena a ripetizione nella 250 con ritiri e cadute degli attesi favoriti Pasolini, Mandracci, ecc. e successo di Braun. Straordinaria l'affermazione nella 125 di Parlotti: dall'inizio alla fine è rimasto saldamente al primo posto inseguito tenacemente da un altro pilota della «Morbidelli» lo scatenato Grassetti che ha avuto però una partenza impacciata (si tenga conto che aveva un dito della mano ingessato). In fine vittoria in volata di Ieva nella 50.

In sintesi questo lo svolgimento delle cinque prove. Si comincia con le 50 e la corsa ha subito una sua precisa fisionomia in testa va il favorito Ieva al suo inseguimento si lanciano Buscherini e Lombardi. La condotta del romano pare abbastanza sicura ma la rincorsa di Buscherini è insistente e al nono giro questi riesce ad agguantare il battistrada e a passarlo. Dopo due giri nuova situazione sono in testa in tre: Ieva Buscherini e Giuliano ora veramente è tutto da rifare a quattro giri dalla fine Giuliano non passa davanti alle tribune, quindi lotta serrata a due: prevale allo sprint Ieva anche se bisogna riconoscere che il doppiato Spinelli lo trovatosi proprio negli ultimi metri fra i due di testa ha dato qualche fastidio a Buscherini impegnato nella volata conclusiva.

A questo punto si modifica il programma: scendono in pista i corridori della 350 per rispettare le esigenze di Mike Hailwood (che poco dopo deve essere a Rimini per prendere l'aereo che lo riporterà in Inghilterra). Al via delle 350 c'è anche Grassetti con un dito di una mano fratturato in seguito alla caduta di ieri in prova. Partenza rapida di Hailwood al quale si incolla subito Agostini. Dopo il primo giro i due di testa già fanno corsa a parte. L'uno vicinissimo all'altro ma si nota che Agostini marcia tranquillo (1'25"1/10 sul giro (ieri in prova era andato a 1'20"8). Quindi è evidente che si vuole «caricare» il duello anche se la superiorità del pilota della «MV» si ntuisce.

Al 6° passaggio Agostini piglia una decina di metri di vantaggio sull'inglese mentre l'ottimo Mandracci si inserisce al terzo posto. Decimo passaggio: 1° Agostini seguito da Hailwood ad una quindicina di metri. Due giri dopo l'inglese raggiunge l'asso italiano e passa a nuovamente a condurre. Lo spettacolo che si voleva è mantenuto. Quindicesimo giro e la volta di Agostini ad andare in testa. Mandracci intanto continua la sua corsa con notevole regolarità conservando il terzo posto. Al diciassettesimo passaggio la situazione si fa precisa e reale. Siamo verso la fine: ecco allora che Agostini tira un po' di più l'acceleratore e guadagna quella spavalda tranquillità che gli consente un netto successo su un avversario ancora in gambissima e che fa pensare quanto potrebbe rendere se si fosse mantenuto nell'ambiente motociclistico. Il terzo posto è di Mandracci unico dei non doppiati.

Classe 125: Parlotti rimedia subito un notevole vantaggio dopo pochissimi chilometri. Grassetti intanto si fa sotto mentre Braun si colloca al secondo posto. Quindi al 15° giro Grassetti corona il suo inseguimento raggiungendo Braun e così al primo e secondo posto la «Morbidelli» piazza due suoi corridori: Parlotti e Grassetti nell'ordine.

Si passa poi alla 500. Per i primi chilometri Agostini se ne sta buono e tranquillo mentre al comando vanno Gallina e Spaggiari. Quest'ultimo Agostini a parte è uno dei corridori più attesi in questa prova considerando i tempi realizzati ieri con la «Ducati». Ma al 1° ottavo passaggio Spaggiari abbandona perché gli salta una valvola. Restano a far la corsa dietro Agostini passato a condurre Gallina e Zubani. Ma a poco più di metà gara un solo concorrente non è doppiato: appunto Gallina che però viene raggiunto a tre giri dalla fine.

Nella 350 è successo di tutto. Pasolini è partito piuttosto forte ma dopo il sesto giro è caduto si è rialzato ma successivamente ha dovuto abbandonare. Se la stava cavando discretamente anche Mandracci ma per noie meccaniche ha dovuto anche egli abbandonare quando era secondo. Da Grassetti oggettivamente non ci si poteva aspettare di più pertanto ha vinto Braun che intelligentemente ha saputo dosare la sua forza.

Il corridore Ascari si ritira durante la corsa della 250 nell'affrontare una curva cadeva restando seriamente ferito. Trasportato all'ospedale di Pesaro i sanitari gli riscontravano la frattura dell'11ª e 12ª costola.

Franco Vannini

L'indomito Pamich stronca tutti nel G.P. dei Colli Euganei

MONTEGROTTO TERME (Padova), 29 agosto

Abdon Pamich dell'Esso Club Roma» ha vinto il primo Gran Premio dei Colli Euganei gara nazionale di marcia sulla distanza di 30 chilometri valevole quale prova per il campionato italiano di società.

Al posto d'onore si è classificato Pasquale Busca del G.S. Fiamme Gialle di Roma giunto con un distacco di 2'10" dal vincitore. Al via si erano presenti 37 marciatori in rappresentanza delle migliori società.

Ordine d'arrivo:

1. ABDON PAMICH (Esso Club Roma che compie i 30 km del percorso in 2 ore 37'48"); 2. Pasquale Busca (G.S. Fiamme Gialle Roma a 3'30"); 3. Domenico Carpentieri (G.S. Fiamme Gialle Roma a 9'43"); 4. Walter Scardolio (Marciaclub Lazio) a 15'17"; 5. Nicola De Vito (G.S. Fiamme Gialle Roma) a 16'04"; 6. Luigi Zambaldo (G.S. Duina Milano) a 16'31"; 7. Valerio Mariani (G.S. Ascoli Piceno) a 17'19"; 8. Bruno Secchi (Marciaclub Lazio) a 20'02"; 9. Sante Mancini (G.S. Fiamme Oro Padova) a 20'34"; 10. Gervasio Agostinelli (G.S. Carabinieri Bologna) a 20'41".

La classifica per società è stata vinta dal Gruppo Sportivo Fiamme Gialle di Roma per merito di Busca, Carpentieri e De Vito.

L'atletica italiana manca i «magic moment»

Perchè quattro primati subito dopo Helsinki?

Quattro primati italiani nello stesso pomeriggio e nelle specialità classiche non importa se uguagliati o superati non sono un fatto che si ripete tanto spesso nella ormai 70ennale storia dell'atletica italiana. Vi è il precedente di Formia di due anni a quando Azzaro scavalcò d'impeto il 21 maggio i metri 2'15" subito imitato da Dionisi nell'asta (5'20") da Risi nei tremila siepi (8'41"4) da Atese nel 1000 (2'19"2). Ma i mille metri come si sa non sono una distanza classica.

Per trovare qualcosa di più determinante agli effetti del progresso atletico italiano di quanto è successo nel pomeriggio di sabato 28 agosto per tre volte a Rieti con Molinari 11"4 sui 100 metri femminili Azzaro metri 2'18 nel salto in alto Ongar 13"8 sui cento ad ostacoli femminili e per una volta a Cava dei Tirreni con Mennea 10"2 sui cento metri bisogna scartabellare bene indietro nelle ormai polverose cronache sportive peninsulari. Rifarsi addirittura alla prima edizione completa dei campionati italiani maschili del 30 e 31 settembre 1911 a Milano o alla preolimpionica di Milano del 4 luglio 1920 (sei primati) o alla riunione dei records di Busto Arsizio del 26 agosto 1922 (quattro primati specialità classiche uno nei salti da fermo).

Dopo quel periodo che possiamo chiamare prima fioritura delle liste d'oro italiane mai era avvenuto che più di quattro primati fossero ai chiviati in una stessa giornata. Giustificabile quindi il tono trionfalistico della stampa amica dell'attuale gestione della FIDAL. Meno però alcune arbitrarie notazioni che parlano di facili occasioni perdute a Helsinki. Si contrappone infatti ai 10"2 di Mennea il 10"2 che è stato sufficiente a Borzov per vincere il titolo continentale; i 111"4 del lancio Molinari a quello della tedesca della RDT Renate Stecher che ha fatto il vuoto intorno a se nella finale dei cento metri femminili. Si tira in ballo addirittura anche l'ostacolista Liani che a Rieti ha vinto i suoi 110 metri ad ostacoli in 13"9. Come si sa infatti sulla pista di Helsinki erano stati sufficienti 14" sia pure netti per permettere al tedesco orientale Siebeck di salire sul gradino più alto del podio della premiazione.

Piuttosto è lecito ora chiedersi come sia potuta accadere una simile esplosione di buone prestazioni: buone anche se guardate attraverso il fitto reticolo di rifer che ci fornisce l'atletismo mondiale in questo anno di vigilia olimpica quindici giorni dopo l'avventura finnica. Che non è certo stata esaltante per un movimento atletico come quello italiano che trova una massa di manovra di più di cinquanta milioni di personaggi di cui almeno dodici milioni in età di poter correre salute lanciare.

In sostanza noi sosteniamo la tesi che essendo la popolazione dell'Europa all'incirca dodici volte quella italiana la gloria sportiva che i peninsulari dovevano portarsi a casa dalla terra dei centomila laghi doveva essere: medaglie d'oro 48 (4 I.C. medaglie generiche 114 12 9 5 posti di finale tra i primi otto 306 12 23 2 3. Invece come tutti sanno questo è stato il nostro bilancio finale: medaglie d'oro 1 medaglie generiche 1 posti in finale solamente 8.

Il movimento atletico italiano è quindi ben al disotto della media tecnica attualmente riscontrabile in Europa.

Può darsi che i tecnici italiani come si ripete sino alla nausea siano tra i migliori del mondo nel preparare quei cioè che hanno il compito di portare ai massimi della forma come dicevamo nostro caro amico Montanari (chissà perché dal giornalismo ritiro [illegible] atleti per i momenti topici non sono certamente all'altezza del loro compito. Ne le massime gerarchie li mettono nelle condizioni ottime.

Sapete che c'è differenza tra la figura del primatista mondiale e quella del vincitore delle Olimpiadi. Nel primo caso l'atleta ha scelto esso stesso momento località avversari i più opportuni al suo caso evidentemente. Nel secondo caso l'impegno altrimenti educativo è indeterminabile che deve correre nelle località fatte tutti migliori contro di lui.

Ebbene è l'ennesima volta che in Italia capita che dopo le Olimpiadi impegnati per l'occasione di quindici giorni o di un mese in stadi atleti intervengono improvvisamente al momento opportuno.

Fatte queste considerazioni [illegible] del tutto compiuta [illegible] chiuso e all'aperto [illegible] con le rappresentanze internazionali con alcune punte internazionali [illegible] campionati [illegible] Olimpiadi [illegible] tutti.

Invece i tecnici [illegible] punti mentre prendono parte alle riunioni nazionali e internazionali e si sono [illegible] nella stagione calda vengono risospinti indietro nei cosiddetti allenamenti collegiali. Ci si scusa i bisticci essi sono costretti a fare della preparazione invernale quella cioè che deve finire sbalzature in piena estate. Se anni che la cosa continua [illegible] anni che la [illegible] quando il momento [illegible] passa.

Bruno Bonomelli

La Calligaris migliora il suo primato

Novella-record negli 800 s.l.

Fassnacht europeo nei 200 farfalla

Novella Calligaris, Hans Fassnacht, Andreina Gvarmati sono i tre nomi d'oro della seconda giornata di Coppa Europa di nuoto. Hanno battuto ognuno un record europeo. Novella il suo decimo 800 s.l. migliorandolo di un decimo (nuovo primato 9'20"8); Fassnacht quello dei 200 farfalla (in gara da nove portandolo a 2'14"6); e l'ungherese Gvarmati il primato nei 400 dorso migliorandolo (il record gli apparteneva) di 7 decimi (a 2'25"1 e 2'22"4).

Giornata densa come poche sul fronte europeo per questa seconda edizione di Coppa Europa. Oltre ai record nazionali si sono registrate le sorprese della settima del Unione Sovietica nella serie Ya maschili (74 punti) sulla favoritissima RDT (117) e sulla RFT (111) e della Svizzera nella C femminile ad Varhus su Bulgaria Irlanda e Danimarca.

In serie B la giornata lecchese di Novella Calligaris è stata completata da tre record maschili ottenuti a Torino da Fozzi (400 farfalla in 5'11"3) da Di Pietro (200 rana in 2'45"3) e da Nistri (200 dorso in 2'14"). A Torino la buona seconda giornata degli olandesi con ha impedito ai britannici davvero registrati compatti di garantirsi il ritorno in serie A. E se i nostri ragazzi non sono riusciti a realizzare il miracolo di vincere hanno comunque battuto sei record nazionali di mostrandosi notevoli per il salto nella serie superiore.

A Upsala oltre al record di Fassnacht e alla vittoria sovietica si sono visti cose bellissime di Lampe (primo nei 400 s.l. in 4'16"7) di Matthes (mattatore nei 200 dorso in 2'13"1) e di Larsson (vincitore dei 400 misti in 4'45"8). Di Coppada retrocede in B la Spagna — assai mediocre — che ritorna quindi alti titoli lasciando il posto alla Gran Bretagna che ha retrocesso nel C.

Così è caldo si può dire che il nuoto ha vissuto una splendida giornata corredata tra l'altro da 3 primati continentali. I che con di questi primati si sia tinto di azzurro sarà di soddisfazione [illegible] anche [illegible] non sono riusciti a superarsi il punto da sconfiggere avversari [illegible] e garantirsi l'ultimo [illegible] alle migliori 8 nazioni europee per la prossima edizione della Coppa che avverrà tra due anni. Novelli dura su Patrizia Stramaratura [illegible] qualche ragazza sarà [illegible] per di più [illegible] avere la squadra che il ruolo di Brema distrusse.

PESO FEMMINILE. LA TCHIJOVA EGUAGLIA IL SUO «MONDIALE»

MOSCA, 29 agosto

[illegible] URSS [illegible] RDT [illegible] Nel [illegible] 20 [illegible] 1971 [illegible] 1970 [illegible] 1971 [illegible]

Franco Strambaci

RI-MOTORI-MOTORI-MOTORI-MO

Già adottata in Germania e Finlandia

La cassettina pronto soccorso

Se ne stanno studiando le caratteristiche per renderla — in un primo tempo — obbligatoria per i mezzi pubblici

Una delle tante commissioni ministeriali di esperti sta studiando una nuova iniziativa che se comporterà una nuova spesa per gli automobilisti potrebbe rivelarsi positiva agli effetti del pronto soccorso. Si tratta di una «cassettina» contenente una attrezzatura base per soccorrere un ferito da rendere in un primo tempo obbligatoria per tutte le autovetture di trasporto pubblico per i mezzi delle pattuglie stradali per i veicoli dei medici e in un secondo tempo anche per tutti gli autoveicoli privati. La cassettina di pronto soccorso, il cui costo dovrebbe aggirarsi intorno alle tre o quattromila lire era già stata proposta in passato, nel corso di congressi a Salsomaggiore in quello dei traumatologi a Mestre e a San Marino. Attualmente in Europa le cassettine di pronto soccorso sono state adottate in Germania, dove so no obbligatorie, ed in Finlandia.

Per il contenuto sono previste poche cose: bende di compressione di varie dimensioni, da usarsi per emorragie, fratture, ferite, una coperta isotermica metallizzata piegata in modo da essere contenuta nelle dimensioni di un pacchetto di sigarette da usarsi per proteggere l'infortunato da pioggia o neve: alcune pezzuole disinfettanti per le mani con la precisa raccomandazione di non usarle per le ferite: un paio di forbici e forse un laccio emostatico.

Nessun farmaco e nessun disinfettante sono previsti nella dotazione della cassetta che invece conterrà — probabilmente — un libricino coi brevi consigli.

All'esterno la cassettina dovrebbe presentarsi come un morbido cuscino della dimensione di 30-40 cm di lunghezza e 25 di larghezza le bende contenute all'interno verrebbero utilizzate anche come imbottitura.

Questa attrezzatura di pronto soccorso potrebbe essere dotata di altri piccoli particolari ad esempio di un pezzo di gesso come nel caso della cassettina tedesca, per segnare l'eventuale posizione del ferito al momento in cui viene soccorso.

Difficile fare oggi delle previsioni sulla data dell'entrata in uso della cassettina di pronto soccorso. Sembra che gli esperti siano orientati ad attendere la realizzazione di iniziative similari in altri Paesi europei.

● La ripartizione degli incidenti stradali avvenuti nel 1969 per regione vede la Lombardia al primo posto con 64 mila 252 incidenti. Seguono Lazio (47 855), Toscana (38 889) e Campania (44 mila "72). Anche nel numero dei morti e dei feriti la Lombardia risulta ampiamente al primo posto rispettivamente con 1 452 morti e 38 447 feriti.

Per i clienti giapponesi della Toyota

Automobili su misura grazie ai calcolatori

Sono almeno sei milioni le diverse combinazioni possibili - La corsa alla «personalizzazione» aveva rischiato di mettere in crisi i programmi produttivi

Un elaboratore elettronico IBM collegato ad una rete di terminali installati presso i concessionari di vendita consente agli automobilisti giapponesi di scegliere rapidamente il tipo di vettura desiderata riducendo ad un terzo il normale tempo di consegna.

Quando un automobilista vuole acquistare una vettura finisce sempre per richiedere qualche particolare in più per renderla diversa dagli altri milioni di esemplari che circolano per strada. Ne traggono vantaggio le case costruttrici che continuano così ad allungare la lista degli accessori per «personalizzare» le auto cosa che però complica i programmi produttivi con il pericolo di ritardare le consegne.

Queste difficoltà sono state analizzate dalla Toyota una delle maggiori industrie automobilistiche giapponesi ed hanno portato a calcolare in circa sei milioni le possibili combinazioni di cilindrate finiture interne ed esterne colori ed accessori vari offerti per il nuovo coupe «Celica» la GT recentemente presentata anche in Europa.

Per risolvere il problema sono state adottate le più moderne tecniche di elaborazione a distanza dei dati impiegando un Sistema 360 IBM Modello 30 collegato ad una rete di terminali. Presso i più importanti concessionari di vendita sono infatti installati unità video e terminali di tipo scrivente del tutto analoghi ad una comune macchina per scrivere.

Il cliente indica il tipo di vettura preferita e gli accessori desiderati puntando su apposite zone dello schermo una speciale «penna» capace di emettere impulsi radio. Segna inoltre alcune informazioni personali come il tipo di lavoro l'età la composizione della famiglia le caratteristiche di guida ed il numero di chilometri che intende percorrere in un anno. Questi dati vengono direttamente trasmessi all'elaboratore distante anche molti chilometri che stampa immediatamente sul terminale le due risposte più vicine ai gusti ed alle esigenze dell'automobilista.

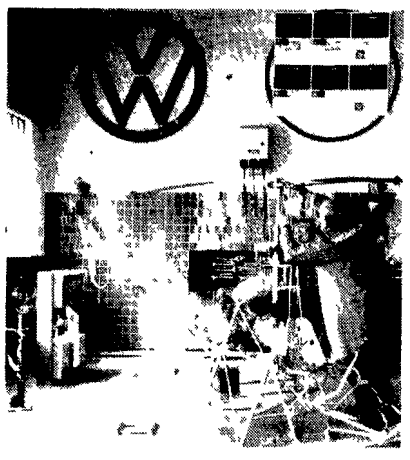
Un costante collegamento tra l'elaboratore centrale e la fabbrica consente inoltre di specificare anche le date di consegna aggiornando tempestivamente i programmi di produzione secondo le richieste. La Toyota ha potuto così migliorare il proprio servizio di vendita consegnando la vettura «su misura» ad ogni cliente in un tempo tre volte inferiore al normale periodo di attesa.

Un cliente della Toyota sceglie con il calcolatore il tipo di «Celica» che preferisce

Erano stati istituiti per i controlli delle vetture

Anche piccoli aeroplani ed elicotteri passano dai centri diagnosi Volkswagen

Il rilevamento dei difetti con attrezzature elettroniche è una garanzia contro sorprese dalle conseguenze prevedibili



A sinistra il piccolo elicottero unico di questo tipo in Europa realizzato dai fratelli Modi di Borgo San Lorenzo ed equipaggiato con motore VW si prepara per uno dei consueti voli dimostrativi; a destra un aeroplano munito di motore VW da 1600 cc viene sottoposto ai controlli presso il centro diagnosi di Salzburg

Da quando sono entrati in funzione i più importanti concessionari i Centri diagnosi Volkswagen hanno dimostrato di assolvere impeccabilmente ai compiti per i quali sono stati istituiti: effettuare diagnosi precise delle condizioni delle macchine e dei motori ad accelerare i tempi delle messe a punto e delle riparazioni.

Non si era però pensato che il Servizio diagnosi Volkswagen nato per l'assistenza ai Maggiolini e agli altri modelli della casa di Volksburg, sarebbe diventato uno strumento importantissimo ai fini del l'accertamento del rigoroso funzionamento di aerei e di elicotteri equipaggiati con motori Volkswagen.

Stanno infatti diventando numerosi gli appassionati del volo che — allo scopo di spendere meno — adottano motori automobilistici per i loro apparecchi ma ciò rende necessaria una rigorosa messa a punto del propulsore. Se a terra una panne può nella generalità dei casi significare al massimo una perdita di tempo e qualche seccatura in aria le conseguenze potrebbero come è ovvio essere molto gravi.

Con i controlli del servizio diagnosi grazie alle attrezzature elettroniche si ha la garanzia assoluta che eventuali difetti dei motori saranno subito rilevati.

Così da qualche tempo i Centri diagnosi della Volkswagen sta diventando uno spettacolo non eccezionale quello di piccoli aerei e di piccoli elicotteri sottoposti alla diagnosi.

Messa a punto dalla Shell

Una DAF 44 con batterie ad idrazina

Un nuovo passo avanti verso la realizzazione di un automobile elettrica silenziosa facile da guidare e che non inquina aria è stato compiuto dal Centro di ricerca scientifica della Shell di Thornton (Inghilterra).

I ricercatori della Shell hanno infatti messo a punto un'auto una «DAF 44» ampiamente modificata azionata a pile a combustibile con dispositivi che trasformano direttamente i combustibili in elettricità.

Questa auto marcia ad una velocità di crociera di circa 48 Km l'ora e viene rifornita di combustibile al pretari rapidamente e semplicemente di un'auto convenzionale registrando così un notevole progresso rispetto alle auto a batteria finora realizzate.

Le [illegible] sul prototipo di auto messo a punto a Thornton utilizzano tuttavia un combustibile liquido e assai costoso l'idrazina.

Perché auto di questo tipo di impiego comune superando l'attuale fase sperimentale occorrerà quindi realizzare una pila che utilizzi un combustibile a buon mercato come ad esempio il metanolo.

Messo a punto da una ditta tedesca

Un antinquinante per i motori Diesel

Una nuova apparecchiatura antinquinamento per motori Diesel è stata messa a punto recentemente in Germania da una ditta di Hanau il cuore del depuratore che nella fotografia è mostrato dalla ragazza è costituito da una piastra a nido d'ape costruita in ceramica ricoperta di platino i gas della combustione passando attraverso il depuratore vengono ossidati e si trasformano in acqua e biossido di carbonio. Il costo dell'apparecchiatura completa che è sorretta dal giovane tecnico compresa l'installazione su un autocarro o su un autobus è in Germania di circa 270 mila lire

Sulle autostrade italiane

La distrazione causa prima degli incidenti

Gli automobilisti italiani continuano ad essere fatalmente distratti mentre sono al volante della propria autovettura lungo i 3 mila 907 chilometri di autostrade in esercizio. Infatti una statistica sui stati provocati dal conducente al momento dell'incidente indica nel fattore distrazione la causa predominante degli incidenti stradali [illegible] strade [illegible] nel 1970 sono stati complessivamente [illegible] feriti [illegible] morti.

Altra condizione predominante è costituita dal fattore sonnolenza [illegible] usati sempre nelle autostrade [illegible] incidenti [illegible] feriti [illegible] morti.

Ultimi [illegible] sono gli incidenti provocati dal fattore [illegible] di cui 114 con feriti e 91 con morti.

Restano da stabilire [illegible] questo le statistiche non lo indicano quali sono le cause che provocano nell'automobilista lo stato di distrazione e di sonnolenza: poiché non è prudente che tali due fattori siano contenuti naturali in molti automobilisti.

Si sta studiando anche questo problema.

Fernando Strambaci