# Anche gli «impianti di pompaggio» nel conto dei produttori di energia

In effetti, per produrre elettricità, ne utilizzano nelle ore di minore richiesta per riportare a monte le acque che azioneranno le turbine delle centrali idroelettriche

### Rapina nella villa di un industriale

Tre banditi armati e mascherati hano compiuto la scorsa notte una rapina nella villa di un industriale trevigiano, Pietro Garbellotto, a Conegliano Veneto, Assente il proprietario, la villa, che ha due piani e 20 stanze, è custodita dai coniugi Ciani. Stamani l'industriale deru-

glia a Cortina — ha denuciato il furto al Comando della Compagnia dei carabinieri di Conegliano. La refurtiva, secondo una stima approssimativa, avrebbe un valore di una decina di milioni di lire.

riffe assicurative per le au-to? Malgrado il telegramma

del ministero dell'Industria di-

retto alle imprese assicuratri-

ci perchè queste non adotti-

no l'aumento del 12 per cen-

to, di fatto consentito da una

decisione del Consiglio di Sta-

to che ha ritenuto illegitti-

stro che fissa le tariffe per il

1974, è molto probabile che

ciò avverrà subito dopo ago-

Le imprese non ritengono

valida la tesi sostenuta dal

ministro secondo cui la ille-

gittimità del decreto opere-

rebbe soltanto nei confronti

delle quattro compagnie che

hanno fatto ricorso al Consi-

glio di Stato. Pertanto l'as-

semblea dell'ANIA (Associa-

zione delle assicurazioni), sia

pure con qualche dissenso,

ha deciso di procedere alla

se verificarsi? La illegittimi-

tà del decreto comporta l'ap-

plicazione della tarifia piena,

non ridotta cioè dello sconto

del 12 per cento deciso per

le tariffe in vigore nel 1974,

con il conseguente aumento

re all'inconveniente emettendo

un nuovo decreto che fissi il

medesimo sconto, purchè pe-

rò questo contenga una ade-

guata, sufficiente e valida mo-

tivazione. Ma ha veramente il

ministro la volontà di non

sottostare alle richieste delle

imprese assicuratrici? Ne du-

Le imprese assicuratrici han-

no esplicitamente dichiarato

che l'aumento del 12 per cen-

to delle tariffe non deve con-

siderarsi adeguato all'aumen-

to dei costi verificatosi, per

cui, a dicembre, allorche do-

rrà essere decisa la nuova ta-

riffa, chiederanno un ulterio-

re aumento del 25 per cento.

che dovrebbe portare il totale

dell'aumento delle tariffe al

Il ministro potrebbe ovvia-

dei premi in pari misura.

Cosa accadrà se ciò doves-

applicazione dell'aumento.

mo l'ultimo decreto del mini-

Nei piani delineati dall'E- | realizzazioni di tipo idroelet-NEL per il prossimo decennio, come abbiamo avuto occasione di scrivere e di stigmatizzare come fattore del tutto negativo, manca totalmente un programma di costruzioni idroelettriche. Compare invece, ed in modo da confondere chi non conosca tecnicamente l'argomento, un programma di costruzione di « impianti di pompaggio » da realizzarsi entro una quindicina d'anni da oggi, per una potenza totale installata di oltre 8,000 Megawatt (otto mi-

lioni di kilowatt). La confusione può nascere dal fatto che nella valutazione degli impianti, quelli cosiddetti «di pompaggio» vengono annoverati accanto agli altri (idroelettrici tipici, termoelettrici, nucleotermoelettrici), e la loro potenza semplicemente sommata a quella degli altri. Sembrerebbe così che nei piani ENEL un

Assicurazione per le auto:

nuovo aumento delle tariffe?

Il Consiglio di Stato ha ritenuto illegittimo il decreto che fissa lo sconto del 12% - Gli

industriali chiederanno un ulteriore rincaro a tine anno - Un nuovo decreto del ministro

dell'Industria potrebbe ovviare all'inconveniente - Perchè non sono giustificate le ri-

il prossimo anno lo vedreb-

be aumentato a 147 mila lire.

te assicurative non devono su-

bire aumenti, non si intende

certo affermare che non vi sia

stata una lievitazione dei prez-

zi degli autoveicoli e, conse-

guentemente, delle spese di ri-

parazione degli stessi. E' pur

vero, tuttavia, che nessuna in-

dustria, come quella assicura-

tiva, incassa ancor prima di

consegnare la merce (che, nel

settore, è rappresentata dal

In effetti gli industriali del-

le assicurazioni incassano ou-

gi per pagare di qui ad un

anno e più; ma essi effettua-

no gli investimenti al momen-

to dell'incasso, con possibili-

tà di ottenere la rivalutazio-

ne dei beni immobili acqui-

stati per effetto della galop-

pante svalutazione o lauti

quadagni per effetto di inve-

ri si mostrano contrari a for-

me, come quelle dello sconto

anticipato, perchè, riducendo-

si il premio, si riduce il get-

tito delle entrate e quindi

avrebbero minori disponibili-

tà finanziarie per gli investi-

Ma esistono anche altri fat-

tori che, a nostro giudizio,

dovrebbero far escludere un

aumento delle tariffe assicu-

rative e che. anzi, dovrebbe-

ro portare ad una loro dimi-

a) la riduzione in percen-

tuale della sinistrosità non

soltanto per effetto delle mi-

sure congiunturali (minore

velocità, minor consumo di

carburante per l'aumento dei

costi ecc.), ma anche per il

miglioramento della rete stra-

dale e di una acquisita mag-

giore attenzione del conducen-

te italiano nella auida dei rei-

coli. Infatti rispetto alla stes-

so periodo dell'anno prece-

dente, nei primi due mesi del

'74, i sinistri si sono ridot-

Non a caso gli assicurato-

stimenti speculativi.

menti

nuzione:

risarcimento dei danni).

Nel sostenere che le tarif-

chieste degli assicuratori - Necessari severi controlli sui bilanci delle compagnie

Vediamo come è costituito un impianto idroelettrico « di pompaggio». Si ha per prima cosa un bacino artificiale, con la sua diga di sbarramento, le prese d'acqua e la condotta forzata che porta l'acqua alla centrale, sita a varie centinaia di metri più in basso, anche oltre mille. L'acqua che proviene dal lago, ed ha fat-

modo da assorbire energia dalla rete, funziona in senso contrario. Preleva cioè acqua dal bacino inferiore, e la pompa, attraverso la stessa condotta forzata, nel bacino superiore. Per far questo, nella centrale sono installate delle pompe di caratteristiche adeguate, messe in movimento dagli alternatori, che possono funzionare anche come motori. Ogni «gruppo» di macchine di cui è equipaggiata la centrale, consiste essenzialmente di tre macchine principali, montate sullo stesso albero, che è installato in posizione verticale. Dall'alto in basso, montate sull'albero, comunemente turbina), e in basso la pompa, di tipo centrifugo. Completano il grup-

Come è noto, nel corso della giornata si hanno ore durante le quali la richiesta di energia da parte degli utenti è massima, e ore durante le quali è minima. Al mattino, la popolazione si sveglia, d'inverno accende la luce, sovente aziona cucine o fornelli elettrici, indi si reca al lavoro, creando una punta di consu-mi da parte dei trasporti urbani e per il convogliamento dei pendolari. Si avviano le industrie che operano ad un solo turno ed i vari servizi. Per un paio di ore si ha una punta di consumi di energia elettrica fortemente superiore

stessi durante la giornata. Alla sera, quando la popolazione lavoratrice torna alle proprie case con i mezzi pubblici, si accendono le luci, si usa molta energia elettrica per cucina, si ha un secondo periodo di massimo consumo di energia. Per contro, nelle ore notturne, si ha un lungo periodo di minimo consumo, elettrica soltanto le industrie a ciclo continuo, quelle che funzionano su tre turni, e la pubblica illuminazione. Gli al-

minimo. Le punte di massimo consumo, ed il consumo globale di energia, sono poi superiori nei mesi invernali che in quelli estivi, dovendo rimanere accesa l'illuminazione pubblica e privata per più ore, essendo impegnata per riscaldamento elettrico una certa aliquota di energia, e per altri motivi.

Le centrali termoelettriche, per ragioni tecniche non possono essere «fermate» o «spente» nei periodi di minimo consumo, specie se si tratta di grandi impianti, per cui, nei periodi di minimo consumo, anche portando al regime minimo tali centrali, rimane disponibile una rilevante quantità di energia che non trova utilizzo, e che va quindi perduta.

Analogamente, le centrali ad acqua fluente, a bassa caduta, nelle ore di minima richiesta di energia lasciano fluire l'acqua senza far funzionare le macchine: l'energia di tale acqua che fluisce senza cedere la sua energia alla

Disponendo di una rete di può essere utilizzata, almeno in parte, per far funzionare

Come abbiamo detto, impianti del genere, da costruire nelle posizioni ove con dighe modeste si possono avere bacini di notevole capienza a quote molto alte. e dove a valle della centrale sono disponibili acque in quantità apprezzabile, sono tecnicamente ed economicamente convenienti, per cui non è

# a Conegliano Veneto CONEGLIANO VENETO

bato — che era con la fami-

Le imprese intenzionate ad applicarlo subito dopo agosto

Aumenteranno ancora le ta- | assicurativo di 100 mila lire |

Un breve cenno chiarificatore sulla struttura di tali impianti, metterà in evidenza che la situazione è ben diversa, anche se gli impianti di questo genere costituiscono una realizzazione da farsi. Tali impianti infatti, come si vedra, sono utili ed economicamente convenienti, ma per la loro stessa struttura non possono costituire quel valido programma di realizzazioni in campo idroelettrico, che il no-stro Paese dovrebbe con urgenza varare.

I certo spazio fosse riservato a I to funzionare le turbine, si

ed i feriti 31.281 contro 37.542;

b) complessivamente le im-

prese di assicurazione denun-

ciano per il 1973, malarado la

lamentata pesantezza del ra-

mo di responsabilità civile au-

automobilistica, aumenti negli

c) tutte le imprese, salvo

qualche lodevole eccezione,

ritardano notevolmente il ri-

sarcimento dei danni, soprat-

tutto fisici, per cui diventa sempre più difficile ottenere

d) le imprese, nella quasi

totalità, non inviano al con-

to consortile i dati stabiliti

dalla legge ed indispensabi-

li per determinare tariffe ade-

guate e realistiche, per cui è da ritenere che così si com-

portino per evitare seri con-

trolli (in assenza di quelli

del ministero dell'Industria);

di compagnie di assicurazione

che denota come l'attività sia

lucrosa (non è mai risultato

che gli industriali abbiano

messo in piedi attività sapen-

do fin dall'inizio che gli inve-

stimenti daranno solo per-

Ecco perchè legittimamen-

te sosteniamo che fino a quan-

do il ministero non procederà

a severi controlli sui bilanci

delle assicurazioni occorrerà

almeno congelare le attuali ta-

riffe, certamente adeguate, an-

che se non danno utili da ca-

La soluzione definitiva sareb-

be l'accoglimento delle propo-

ste legislative che tengono al

pagamento dei premi, mercè

zina, e la pubblicizzazione del

settore, affidandone la gestio-

ne ad un ente rigorosamente

amministrato e controllato dal

Parlamento (ad evitare nuo-

vi costusi carrozzoni che sca-

richerebbero sugli assicurato-

La proposta raccoglie sem-

Franco Assante

pre più consensi e non è det-

to che prima o poi non ven-

ri i costi della gestione).

prelievo fiscale sulla ben-

e) l'enorme proliferazione

utili e nei dividendi;

la liquidazione;

raccoglie in un bacino più piccolo, entro il quale si raccolgono anche altre acque che fluiscono vicino alla cen-

La centrale ha un funzio-namento « reversibile », e cioè può generare energia, oppure assorbire energia. Quando funziona generando energia, opera come una centrale idroelettrica ad alta caduta: la acqua che proviene dal bacino superiore fa funzionare le turbine (o le ruote Pelton) le quali fanno ruotare gli alternatori. Si ha così la ben nota trasformazione di energia idraulica in energia elettrica, che viene immessa nella rete di distribuzione.

Quando la centrale opera in

troviamo l'alternatore-motore, indi la ruota Pelton (detta po le condotte d'acqua, i boc-cagli, le macchine ausiliarie,

al valore medio dei consumi

in quanto richiedono energia tri consumi sono ridotti al

centrale, va anch'essa perdu-

centrali di pompaggio, tale energia che andrebbe dispersa le varie centrali di questo tipo, per pompare acqua dai bacini «bassi» a quelli «alti»: nelle ore e nelle stagioni di massima richiesta, que-st'acqua sarà poi fatta fluire dai bacini superiori a quelli inferiori, generando l'energia « in più » richiesta dall'insieme degli utenti.

certo il caso di criticarne la realizzazione. La critica viene quando nei

programmi nazionali italiani si vedono comparire, come programmi di realizzazioni idroelettriche per i prossimi 15 o 20 anni, solamente impianti di questo genere, capaci cioè di utilizzare un'aliquota dell'energia che andrebbe perduta da parte delle centrali termiche e ad acqua fluente nelle ore di minimo consumo. Centrali del genere, evidentemente, non possono costituire l'asse di un programma di realizzazioni idroelettriche vere e proprie, che tutti gli specialisti del ramo — come abbiamo chiarito altra volta giudicano tecnicamente ed economicamente non solo possibile, ma conveniente oggi in Italia, e del quale non si vedono per ora delinearsi neppure le più vaghe direttri-

Paolo Sassi

4 12/64 7 4257

Le automobili con motore Diesel offrono oggi maggiori vantaggi



# Per 65 lire 10 chilometri con la Rekord



Soddisfacenti impressioni di una lunga prova su strada al volante della robusta e comoda vettura della Opel Una macchina indicata per chi effettua lunghi percorsi - L'economia di esercizio compensa il prezzo iniziale

### Le caratteristiche tecniche

MOTORE — Anteriore a ciclo Diesel, a 4 tempi, 4 cilindri in linea. Cilindrata

FRIZIONE - Monodisco a secco, con molla a diaframma. CAMBIO - A 4 rapporti, tutti sincro-

nizzati con comando a cloche. (A richiesta, cambio automatico a tre velocità). SOSPENSIONI -- Avantreno a ruote indipendenti, bracci oscillanti trapeziodali, ammortizzatori telescopici a doppio ef-

FRENI — Idrauliel, con dopplo circulto, a disco all'avantreno, a tamburo posteriormente. Servofreno agente sulle 4 SERBATOIO - Capacità di circa 70 li-

CARROZZERIA - A struttura portante

in accialo. Cristalli di sicurezza, convessi lateralmente. Impianto di riscaldamento e di ventilazione a flusso continuo, con 4 bocchette di immissione regolabili. Tergicristallo a due velocità.

DIMENSIONI E PESI - Lunghezza totale (standard) quattro metri e 567 mm; lusso quattro metri e 618 mm. Larghezza della berlina a 2 e 4 porte un metro e 718 mm; berlina a 2 e 4 porte «L», un metro e 728 mm. Altezza totale un metro e 424 mm. Peso a vuoto, 1220 chilogrammi. La capacità del bagagliaio è di 0,33 me-

lina e la berlina « L » è di 135 km/h. PREZZI - Berlina 2 porte 2.810.000 lire più IVA; berlina 4 porte 2.965.000 lire; berlina 4 porte lusso 3.180.000 lire.

Robustezza, comodità e consumi moderati: così possiamo sintetizzare le caratteristiche della Opel Rekord Diesel, dopo una prova effettuata su lunghi percorsi « misti », alternando cioè alle autostrade le strade normali e il traffico convulso delle città. L'ultima caratteristica citata (i consumi), ci è sembrata la più interessante, sia in rapporto con gli attuali, elevati costi d'esercizio delle autovetture in genere per la « scalata» dei prezzi dei carburanti, sia per le dimensioni del motore, 2100 di cilindrata. Il consumo, infatti, è 8,7-8,8 litri di gasolio o-100 chilometri, corrispondente ad una media di circa 11 chilometri e mezzo con 1 litro. E, come è noto, il prezzo del gasolio è

135 lire il litro, meno

della metà di quello attuale della benzina. A conti fatti, la Opel Rekord si «accontenta» di consumare 65 lire di gasolio ogni 10 chilometri. Un «appetito», come si vede, all'insegna dell'austerità e che può interessare soprattutto coloro che effettuano lunghi spostamenti e che, matita alla mano, possono rendersi conto di un indubbio vantaggio: il prezzo della vettura può essere, alla lunga, «compensato» dalla economia d'esercizio. Insomma in questa macchina, forse più che in altre, il motore è davvero l'elemento che si impone e sul quale vale la pena di soffermarci. E' un quattro cilindri a

quattro tempi, raffreddato ad acqua, di 2067 cc di cilindrata, con un rapporto di compressione di 22:1. La sua potenza è di 68 CV Sae o 60 CV/DIN a 4400 giri/ minuto, con una coppia massima di 12 kgm. a 2500 giri. Si tratta di un complesso assai compatto (per il suo alloggiamento è stato necessario apportare un « rigonfiamento» al centro del cofano, che però si inserisce armoniosamente nella linea snella della vettura), realizzato con materiale più robusto e costoso di quello generalmente usato per i con-

fratelli a benzina. Pompa e iniettori Bosch (questi ultimi operano in precamere ad alta turbolenza). lavorano praticamente sempre immersi nella nafta ed hanno una grande durata, purchè il carburante sia assolutamente privo di im-

Per garantire una combustione perfetta anche durante l'avviamento a freddo, viene usata una candeletta ad incandescenza per ogni cilindro, che serve per riscaldare l'aria al momento dell'avviamento stesso, dato che — come è noto — il Diesel è un motore a combustione interna che, a differenza di quello a benzina, aspira solo aria, riscaldandola a circa 700°: ed è a contatto con essa che il gasolio iniettato si autoincen-

Il rumore caratteristico del motore a nafta, lo si avverte - sulla Rekord praticamente soltanto all'avviamento. Durante la marcia, infatti, non si ha l'impressione di guidare una Diesel, e ciò per la sua silenziosità unita ad una elasticità da brillante macchina a benzina. E del motore a benzina la Rekord D ha anche il sistema di arresto: basta girare cioè la chiave del quadro, mentre di solito per fermare un Diesel occorre un comando sepa-

La vettura che abbiamo provato (ottima la tenuta di velocità di « crociera », cosi come la stabilità e la frenata), montava il cambio automatico Opel a tre velocità. A parte un iniziale. inevitabile imbarazzo in città come succede sempre al passaggio da auto con cambio meccanico ad auto con cambio automatico (qualche volta ai semafori, dimenticandoci che non esiste la frizione, schiacciavamo il pedale di sinistra che è quello del freno, provocando sonore proteste di chi ci tallonava, obbligato com'era a brusche frenate), ci siamo trovati ben presto a nostro agio. Le marce grazie all'automatismo entrano sempre all'esatto numero di giri, delicatamente, senza inutili e dannosi «imballi» e - fra l'altro - evitando

α bevute » supplementari. A chi non è particolarmente affezionato al cambio manuale, questo cambio che fa tutto da sè risulta comodo e sicuro. E per i sorpassi, per le accelerate improvvise? Basta premere bruscamente a fondo: il cosiddetto « ick-down » mette le cose a posto, la marcia « scala » e la vettura guizza

con prontezza,

Per la comodità e la sicurezza la Rekord Diesel (con la sua struttura elegante ma robusta, cinque posti, sterzo di sicurezza ad assorbimento d'urto, sistema di sospensioni « ri-stabil » con barre stabilizzatrici anteriori e posteriori e gli ammortizzatori sistemati verticalmente), ha tutte le carte in regola. Le grandi superfici vetrate consentono una buona visibilità in ogni direzione, lo lerare fino a 120-130 km/h. Tha obbligato a ricuperare schienale dei sedili è regogitudinalmente, la strumen tazione è chiara e « raccolta » in posizione agevole. A conclusione dei nostri lunghi « gıri » di prova, abbiamo ricavato una pagella di buoni voti, con una sola insufficienza: seguendo con estremo puntiglio le indicazioni fornite dal libretto, abbiamo rischiato di restare all'asciutto. Infatti la spia non si decideva ad indicare la « riserva », nonostante la lancetta avesse pericolosamente percorso l'intero arco sul quadrante.

> Nelle foto del titolo la Opel Rekord Diesel vista posteriormente e anteriormente.

### VELOCITA' - 11 massimo per la ber-

## Come consumare meno carburante utilizzando la barca con fuori bordo

In primo luogo è importante la perfetta messa a punto dello scafo e del motore - Serbatoio pieno per contenere l'evaporazione - La scelta degli itinerari

Si può neutralizzare in parte l'aumento di prezzo della benzina

Anche per chi 'possiede un'imbarcazione da diporto o ha occasione di utilizzarla durante le vacanze si impone il problema dei consumi, che quest'anno, per via degli aumenti di prezzo dei carburanti, condizioneranno l'utilizzazione della barca.

Per non sciupare inutilmente benzina è molto importante che il serbatojo del carburante sia sempre pieno; le temperature elevate che normalmente si registrano nelle località di utilizzazione della barca, facilitano infatti i fenomeni di evaporazione, che saranno decisamente più contenuti se i gas non hanno troppo spazio in cui espandersi.

L'assetto dell'imbarcazione è altresì da controllare con molta attenzione: i pesi devono sempre equilibrarsia longitudinalmente che trasversalmente, l'inclinazione del motore occorre sia la più corretta possibile e così l'elica impiegata deve essere la più adeguata al tipo di imbarcazione e all'uso che se ne vuole fare e deve essere in perfette condizioni. Non si dimentichi che le pale dell'elica spezzate o piegate diminuiscono il rendimento del motore e pesano fortemente sui

E il fondo della barca? Se non è stato raschiato a dovere è opportuno dargli un'occhiata perchè dalla maggiore o minore presenza di incrostazioni dipendono maggiori o minori con-

Naturalmente, prima ancora di queste cautele, è importante la messa a punto rigorosa del motore. E' quinopportuno controllarlo per bene, così come è già stato consigliato di fare. Per contenere i consumi

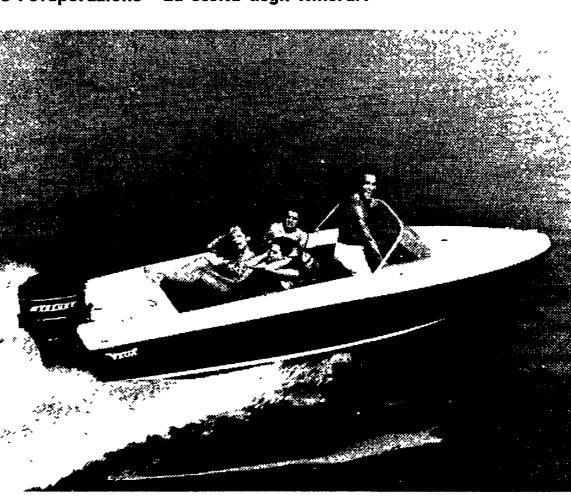
di carburante è anche molto importante utilizzare la barca in maniera razionale. E' inutile buttare via la miscela scorrazzando avanti e indietro davanti agli stabilimenti balneari dando fastidio ai bagnanti e suscitando le loro legittime proteste. Meglio imbarcarsi moglie, bambini o amici e fare delle belle gite o dello sci d'acqua, ricordando che non ci si trova su una autostrada, che impone un itinerario fisso, ma in uno spazio praticamente illimitato rispetto alle possibilità del gruppo e perciò da utilizzare adeguatamente.

sumare meno, a parte ogni elemento tecnico della faccenda, è proprio quello di una utilizzazione intelligente della barca. Prima di partire, per esempio, si possono fare cose che molti « marinai delle vacanze ». probabilmente non hanno mai fatto: per esempio informarsi degli itinerari lungo costa più interessanti, dei punti di assistenza e così litilizzando in questo modo la barca i soldi in piu che si spenderanno per fare il pieno del serbatoio, saranno almeno impiegati nella conoscenza di bei posti o in salutare esercizio fi-

Il modo migliore per con-

■ Una riduzione di tre quarti della zona colpita dal rumo-re prodotto dai bireattori del «DC-9» e del «Boeing 737» e dal trireattore del « Boeing 727 », cioè dai tipi più diffusi di aviogetti per le corte e medie distanze, è stata ottenuta modificando il motore Turbofan JTUD di questi aerei presso il centro

sico all'aria aperta.



L'assetto dell'imbarcazione e la sua utilizzazione corretta sono assai importanti per risparmiare carburante. Nella foto: un piccolo motoscafo della Vega, il « Catalina ».

INTERESSANTI MEDIE ALL'AUTODROMO DI MONZA

# Una «GSpecial» a più di 90 l'ora copre 13,87 km con un litro

Alla gara di economia hanno partecipato trenta automobilisti scelti a caso Il vincitore ha percorso dieci giri della pista stradale realizzando la migliore media nonostante un « testa coda »

All'Autodromo nazionale di Monza si è svolto recentemente, a chiusura di un concorso aperto a tutti gli automobilisti italiani, il «Citroën GSpecial Economy Test ». Per parteciparvi era sufficiente recarsi presso un concessionario della Casa francese e compilare una scheda rispondendo a domande sui consumi delle automobili.

successivamente estratte a sorte tra tutte quelle esattamente compilate. I trenta automobilisti così selezionati sono stati invitati dalla Citroen Italia all'Autodromo di Monza dove, a bordo di Citroën GSpecial 1220, si sono cimentati in una gara di economia.

Trenta schede sono state

Il test si è svolto sulla pista stradale; i partecipanti dovevano percorrere 10 giri di pista (pari a km. 57,70) arrivo in velocità, ad una media compresa tra i 90 e i 100 km/h, consumando la minor quantità possibile di La pioggia che in un pri-

mo tempo aveva fatto temere della riuscita del test, si è rivelata più tardi un fattore che ha avvalorato i risultati ottenuti. La pista bagnata, infatti, in aggiunta alla presenza della nuova chicane (una variante introdotta recentemente sul tracciato) ha costretto ad una maggiore prudenza i concorrenti che, nei punti più difficili, hanno dovuto ral-, za regolare ma turbata da



per poter rispettare la me- per restare nella media. Tut- labile verticalmente e londia regolamentare. Se a ciò si aggiunge che trenta partecipanti erano automobilisti scelti a caso ed assolutamente privi di ogni esperienza specifica in questo tipo di test, i risultati ottenuti appaiono veramente interessanti. Ha vinto la gara un avvo-

cato romano, Alfredo Blasi, che ha percorso i 57,70 km del tracciato ad una media di 90,620 km/h consumando litri 4,16 di benzina equivalenti a 7,2 litri per 100 km, cioè, 13,87 km/litro. La condotta di gara del vincitore è stata abbastan-

60-70 km/h per poi riacce- te senza conseguenze, che tavia il concorrente romano e riuscito a consumare meno degli avversari, anche se dı poco. Il secondo classificato ha

consumato, infatti, soltanto 20 grammi in più di benzina, il terzo 115 gr. ed il quarto 155 grammi. Ciò conferma che il risul-

tato ottenuto dal vincitore con la Citren GSpecial non è frutto di una particolare perizia ma è alla portata di tutti. Trenta automobilisti scelti a caso l'hanno dimostrato, guidando la comoda GS ad una media che si accosta sensibilmente a quella normalmente tenuta da-

lentare ad ogni giro fino a un testa-coda, fortunatamengli utenti. Consessed a cura di Fernande Strambaci (2002) (2002)

ALASSIO — Dai familiari delle vittime e da alcuni turisti

47 per cento. In pratica chi | ti da 48.195 a 42.699, i morti

nel 1974 ha pagato un premio sono stati 1.396 contro 1.492

# Identificati gli autori del duplice assassinio

La polizia, per l'omicidio del gestore del «Tam Tam», pensa che si tratti di una vendetta: alcuni giorni fa s'era rifiutato di nascondere due persone indicategli da due suoi camici»

La polizia, attraverso una serie di foto segnaletiche di pregiudicati fatte vedere ad alcuni familiari di Filippo Russo, gestore del ritrovo notturno « Tam Tam », di Ceriale, ucciso la notte tra venersahato scorsi avrebbe identificato i tre responsabili dell'omicidio. Gli assassini, dopo aver ucciso Russo, hanno anche sparato contro un passante, colpendolo a morte, e sarebbero poi fuggiti a piedi per le strade di Finale Ligure. Gli assassini -- secondo gli investigatori - sarebbero stati identificati anche dai turisti che si trovavano sulla passeggiata a mare di Finale, dove gli uccisori di Filippo Russo, a causa di una lite per motivi di viabilità, hanno colpito il passante Franco Cavazzuti, di 35

Com'è noto, verso l'una di notte di venerdi scorso, quattro persone sono entrate al « Tam Tam » chiedendo del

era già a dormire, hanno lanciato bicchieri contro la specchiera del bar, infrangendola. Poi sono usciti dal locale, inseguiti dal gestore del ritrovo, Filippo Russo, di 25 anni, figlio di Giuseppe. Uno dei quattro ha estratto una pistola e ha sparato, ucciden-

Gli assassini sono quindi fuggiti su una «BMW 2000» in direzione di Finale Ligure, sulla cui passeggiata a mare hanno sfiorato due giovani che si sono messi a protestare. Dalla « BMW » sono scese tre persone (il quarto probabilmente era stato lasciato lungo i quindici chilometri che collegano Ceriale con Finale) e hanno aggredito i due giovani: Franco Cavazzuti, impiegato dello stabilimento aeronautico « Rinaldo Piaggio » di Finale, e il suo ami-

ni, marittimo. Uno dei tre, che secondo i testimoni aveva baffetti scuproprietario, Giuseppe Russo, I ri, sui trent'anni, con una ma-

ALASSIO, 28 luglio | di 47 anni. Saputo che Russo | glietta gialla, ha estratto una pistola e ha sparato colpendo al petto Cavazzuti. I tre della «BMW» hanno avuto un attimo di sbandamento: Parodi ha colpito con un pugno uno di essi e lo ha bloccato. Mentre gli altri due sono fuggiti a piedi in un vicolo buio, i turisti che avevano assistito da lontano alla zuffa e al delitto si sono avvicinati cercando di linciare l'uomo bloccato da Parodi: un operaio disoccupato milanese di 31 anni, Gaetano

Buongiorno, che è stato salvato da una pattuglia della « Stradale ». co, Flavio Parodi, di 35 ansuoi « amici ». Russo però ha

rifiutato.

La prima ipotesi della polizia è quella della vendetta: un fratello della vittima, Vincenzo Russo, ha raccontato che suo padre, due settimane fa, ha ricevuto una telefonata da un conoscente che si trovava in un locale notturno di Finale. L'uomo pretendeva che Giuseppe Russo nascondesse per qualche tempo due