

nel trattamento delle ferite.  
**BIALCOL**  
è attivo, rapido, persistente  
e non brucia  
GEIGY S.p.A. - MILANO Gruppo  
CIBA-GEIGY

**TEATRO LIRICO** Via Larga, 14  
Tel. 866.418  
OGGI alle ore 21, il QUARTETTO di  
**GIORGIO GASLINI**  
In « MURALES » Concerto  
con la partecipazione straordinaria  
del contrabbasso **JULIUS FARNER**  
e del percussionista **JOHN VIDACOVICH**  
I biglietti sono in vendita presso: Federazione PCI, Via Veturina, 33,  
Tel. 468.015; Libreria Rinascita, Via Veturina, 35, Tel. 466.813; Di-  
glossario Teatro Lirico, Tel. 866.418; Libreria Polivivelli di Via S. Tecla  
e di Via Manzoni  
PREZZO UNICO LIRE 1500

Un lungo ponte nel  
Mar del Caribe

**CUBA**

Avana - Varadero - Guama

Dal 22 maggio al 3 giugno

Lire 535.000



**Italturist**

VIA VITTOR PISANI, 16  
MILANO - TEL. 655.051

**eliminazione  
indolore  
delle emorroidi  
con il freddo**

Il noto chirurgo Prof. Martin Lewis, del Queen of Angels Hospital di Los Angeles (California), è l'iniziatore del metodo Cryochirurgico (chirurgia del freddo) per l'eliminazione definitiva delle emorroidi e dal 1969 ad oggi ha operato felicemente migliaia di pazienti negli U.S.A., in Svizzera ed in Francia. Egli soggiognerà a Roma fino al 30 aprile e durante questo periodo terrà una conferenza stampa.

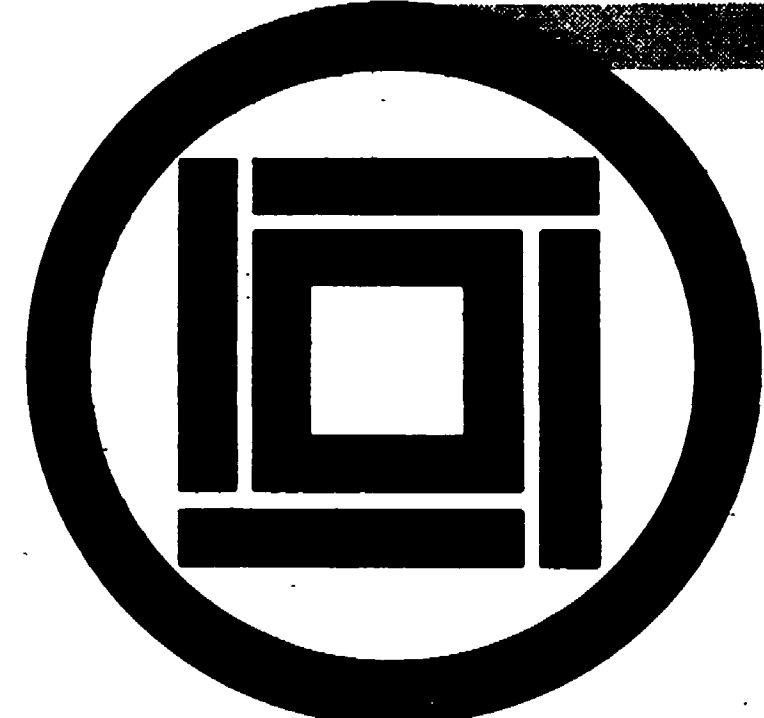
L'intervento consiste nel congelamento delle emorroidi e ragazzi con uno speciale apparecchio perfezionato dallo stesso Prof. Lewis che impiega azoto liquido, è completamente indolore, non richiede alcuna anestesia ed ha una durata di 10-15 minuti senza ricovero ospedaliero né convalescenza.

Durante il suo soggiorno il Prof. Martin Lewis farà da supervisore al Dott. P. M. Gaudieri, specialista in chirurgia vascolare dell'Università di Roma, che applicherà il suo metodo alla Clinica Villa Tiberia, Via Rapisarda, 40 (Monte Sacro Alto), Roma.

Per informazioni scrivere o telefonare a: CENTRO STUDI DI CRIOTERAPIA - Via Giulia, 163 - ROMA  
Telefoni (06) 656.97.01 - 656.42.91 - 656.94.09 - 654.73.14

L'Assemblea degli Enti Partecipanti ha approvato il 30 aprile 1976 il bilancio dell'esercizio 1975 che si è chiuso al 31 dicembre scorso con mutui vigenti per 2.890 miliardi e obbligazioni in circolazione per 2.856 miliardi ed i cui dati significativi sono riportati di seguito.

Nella relazione del Consiglio di Amministrazione è stato sottolineato il crescente impegno dell'ICIPU nel finanziamento di programmi di investimento localizzati nel Mezzogiorno e nelle isole (51,8% delle operazioni perfezionate nel 1975). Anche l'ormai tradizionale settore dei finanziamenti all'esportazione e dell'assistenza ai Paesi in via di sviluppo ha registrato un considerevole impulso, raggiungendo i 266,2 miliardi di operazioni deliberate nel 1975, contro gli 87,2 miliardi dell'esercizio precedente.



**ISTITUTO  
DI CREDITO  
PER LE  
IMPRESE DI  
PUBBLICITÀ  
UTILITÀ  
ICIPU**

ENTE DI DIRITTO PUBBLICO  
SEDE: VIA Q. SELLA, 2 - ROMA

**BILANCIO AL 31 DICEMBRE 1975 (in milioni di lire)**

Mutui	2.890.482
Titoli di proprietà	4.691
Depositi in c/c presso il Tesoro, la Banca d'Italia ed altri istituti di credito	565.318
Debiti diversi e partite varie	59.747
Crediti verso istituzioni creditizie	38.523
Disaggio su emissioni obbligatorie da ammortizzare	116.156
Altre voci	8.992
	<b>3.683.909</b>
Capitale	21.000
Fondi di riserva	14.662
Fondo rischi	80.193
Obbligazioni	2.855.904
Prestiti	347.005
Anticipazioni	42.340
Portatori di obbligazioni	181.911
Debiti verso istituzioni creditizie	9.506
Creditori diversi e partite varie	103.815
Altre voci	23.472
Utili d'esercizio	4.101
	<b>3.683.909</b>

ATTIVO

PASSIVO

Arrivano in Italia i nuovi modelli della Casa svedese

**Puntano su sicurezza e robustezza  
gli importatori delle auto Saab**

Una spettacolare dimostrazione della stabilità e della docilità delle vetture - I tipi più recenti  
Prezzi elevati ma parsimoniosi consumi



La Saab 99 guidata da Blomqvist al momento dello scoppio del pneumatico anteriore che è letteralmente saltato via dal cerchione. Si noti che il pilota è arrivato sulla lama tenendo una sola mano sul volante.

Forse il risultato non sarebbe stato molto diverso se Stig Blomqvist, invece che al volante di una SAAB 99, fosse stato alla guida di qualche altra vettura, ma è certo che la dimostrazione offerta recentemente sulla pista di Monza poteva provare meglio che le Saab hanno una tenuta di strada perfetta e che si possono controllare in ogni situazione. Il famoso rally-sia svedese - infatti - è arrivato ad una velocità prossima ai 100 orari su una lama che gli ha tagliato di netto la gomma anteriore sinistra e che gli ha fatto scoppiare la gomma posteriore ed è riuscito a non spostarsi che di qualche millimetro dalla traiettoria e a fermare l'auto usando il freno a mano, essendo di proposito stata resa inutilizzabile la metà del circuito frenante.

Eccezionale sicurezza delle Saab, quindi, e su questo punto batterà sicuramente la Sidauto che cura la commercializzazione in Italia di queste vetture svedesi, da noi sino ad oggi vendute in poche centinaia di esemplari. L'affidabilità e la perfezione meccanica di queste vetture a trazione anteriore consentiranno di superare il grave ostacolo rappresentato dai prezzi, che sono stati ancora fissati ma che saranno certamente elevati, almeno in rapporto al prezzo delle autovetture concorrenti? E' quello che si avrà modo di vedere nei prossimi mesi. Certo è che, sia per la meccanica che per le prestazioni, che per l'estetica le Saab sono vetture veramente interessanti.

Gli importatori punteranno soprattutto su tre modelli - il Combi coupé a 5 porte, la SAAB 99 GLE e la SAAB 99 EMS - sui quali ci soffermeremo brevemente. Il Combi coupé è certamente il modello più interessante, che rappresenta l'evoluzione del Combi Coupé 99 presentato per la prima volta nel 1973 nella versione tre porte. Con il nuovo modello vengono conservate la linea e le dimensioni contenute del coupé, ma si assiste ad un leggero ma sostanziale miglioramento del comfort della berlina SAAB 99, con l'aggiunta che offre agli utenti la possibilità di usufruire di una capacità di carico per bagagli e merci prossima ai 400 chili. Molto ben rifinito, il Combi coupé 5 porte presenta un' aerodinamica eccellente che consente buone prestazioni, anche se mediane, inferiori a quelle delle auto italiane sui due litri di cilindrata. Il Combi sarà commercializzato nella primitiva versione tre porte contraddistinta dal marchio SAAB 99 GL con un serbatoio carburante con potenza di 100 CV DIN e cambio manuale; nella versione a 5 porte contraddistinta dal marchio SAAB 99 GL SUPER sempre con motore di 100 CV DIN e cambio automatico. Il modello EMS, che è sempre stato il modello sportivo della serie SAAB 99 e che si è conquistato fama mondiale nei rallyes, viene ora presentato con un motore ad iniezione elettronica che ha una potenza di 118 CV DIN. Il modello ha un cambio manuale a 4 marce ed ha subito le dovute modifiche alle sospensioni, che sono più rigide, agli ammortizzatori e allo sterzo, che ora più diretto. La SAAB 99 EMS nuovo modello si riconosce per lo spoiler anteriore nero che oltre a dare alla vettura una stabilità direzionale, consente di ridurre il consumo di carburante alle alte velocità assicurando una maggiore aderenza.

Le attuali norme sulla prevenzione degli incidenti automobilistici sono da molte parti criticate e ritenute inadeguate nella Repubblica federale tedesca. In particolare si sostiene che quando si sta in un'auto sottoposta a norme riguardanti la guida sotto l'influsso degli alcoolici, nella Germania federale la polizia della strada fa largo uso del palloncino di controllo del tasso alcolico. Il limite tollerato è dello 0,30 per mille. Se al controllo si supera tale limite si paga la multa e l'infrazione viene annotata sulla patente con uno speciale punteggio (3 punti) di penalizzazione per l'alcool, 2 punti se si passa al semaforo con il rosso, 2 punti per eccesso di velocità, ecc., alcune di queste penalizzazioni vengono dopo un anno, altre, come quella per l'eccesso di alcool, dopo due anni. Il limite di tolleranza per il tasso alcolico nel sangue di chi guida un'automobile, se si supera lo 0,05 per mille, questo deve essere sufficiente a far scattare il meccanismo di penalizzazione. Altri ancora sostengono che il ritiro del permesso di guida deve avvenire subito alla prima infrazione, perché altrimenti chi non ha ancora subito penalizzazioni non ha molte preoccupazioni a guidare in stato di ebbrezza. Oppure sostengono altri, questo tipo di infrazione non deve essere soggetto a decadenza. Altri, infine, ritengono che anche gli altri occupanti di una vettura (oltre a chi guida) debbano essere sottoposti al test, poiché anche il loro comportamento irresponsabile può causare incidenti.

La severità delle misure invocate contro coloro che guidano in stato di ebbrezza viene giustificata dal fatto che il 40 per cento degli incidenti stradali nella Germania federale vengono causati da automobilisti con i riflessi annebbiati dall'alcool. La e droga numero uno sarebbe stata all'origine di almeno 7000 morti in incidenti della strada nel 1974.

Secondo il Centro tedesco di ricerca contro la guida in stato di ebbrezza (DHS) questo sistema va radicalmente modificato. Non ci deve essere nessun limite di tolleranza per il tasso alcolico nel sangue di chi guida un'automobile. Se si supera lo 0,05 per mille, questo deve essere sufficiente a far scattare il meccanismo di penalizzazione. Altri ancora sostengono che il ritiro del permesso di guida deve avvenire subito alla prima infrazione, perché altrimenti chi non ha ancora subito penalizzazioni non ha molte preoccupazioni a guidare in stato di ebbrezza. Oppure sostengono altri, questo tipo di infrazione non deve essere soggetto a decadenza. Altri, infine, ritengono che anche gli altri occupanti di una vettura (oltre a chi guida) debbano essere sottoposti al test, poiché anche il loro comportamento irresponsabile può causare incidenti.

La severità delle misure invocate contro coloro che guidano in stato di ebbrezza viene giustificata dal fatto che il 40 per cento degli incidenti stradali nella Germania federale vengono causati da automobilisti con i riflessi annebbiati dall'alcool. La e droga numero uno sarebbe stata all'origine di almeno 7000 morti in incidenti della strada nel 1974.

Secondo il Centro tedesco di ricerca contro la guida in stato di ebbrezza (DHS) questo sistema va radicalmente modificato. Non ci deve essere nessun limite di tolleranza per il tasso alcolico nel sangue di chi guida un'automobile. Se si supera lo 0,05 per mille, questo deve essere sufficiente a far scattare il meccanismo di penalizzazione. Altri ancora sostengono che il ritiro del permesso di guida deve avvenire subito alla prima infrazione, perché altrimenti chi non ha ancora subito penalizzazioni non ha molte preoccupazioni a guidare in stato di ebbrezza. Oppure sostengono altri, questo tipo di infrazione non deve essere soggetto a decadenza. Altri, infine, ritengono che anche gli altri occupanti di una vettura (oltre a chi guida) debbano essere sottoposti al test, poiché anche il loro comportamento irresponsabile può causare incidenti.

Secondo il Centro tedesco di ricerca contro la guida in stato di ebbrezza (DHS) questo sistema va radicalmente modificato. Non ci deve essere nessun limite di tolleranza per il tasso alcolico nel sangue di chi guida un'automobile. Se si supera lo 0,05 per mille, questo deve essere sufficiente a far scattare il meccanismo di penalizzazione. Altri ancora sostengono che il ritiro del permesso di guida deve avvenire subito alla prima infrazione, perché altrimenti chi non ha ancora subito penalizzazioni non ha molte preoccupazioni a guidare in stato di ebbrezza. Oppure sostengono altri, questo tipo di infrazione non deve essere soggetto a decadenza. Altri, infine, ritengono che anche gli altri occupanti di una vettura (oltre a chi guida) debbano essere sottoposti al test, poiché anche il loro comportamento irresponsabile può causare incidenti.

**motori**

Uscita dalla catena di montaggio  
L'ultima decapottabile prodotta negli USA

L'ultima decapottabile della Cadillac, una lussuosa « Fleetwood Eldorado » è uscita dalla catena di montaggio di questa società automobilistica americana e sarà forse l'ultima automobile « convertibile » che sarà stata prodotta negli USA. La Cadillac ha infatti deciso di mettere al passo con le altre società automobilistiche statunitensi e ha sospeso la produzione del costoso modello « convertibile », destinato alla clientela più ricca. La Cadillac, che fa parte del gruppo General Motors, era l'ultima società degli Stati Uniti che produceva vetture « convertibili ». Il mille esimo ultimo anno di produzione della « convertibile », le 13.999 vetture di questo tipo vendute hanno raggiunto il prezzo di 11.949 dollari ciascuna. I rivenditori e i probabili clienti offrono ora migliaia di dollari più del prezzo di listino, per ottenerne una.

**Invocato nella Germania Federale  
Più rigore contro  
chi beve e guida**

Settemila dei morti sulle strade della RFT nel '74 sarebbero vittime dell'ubriachezza

Le attuali norme sulla prevenzione degli incidenti automobilistici sono da molte parti criticate e ritenute inadeguate nella Repubblica federale tedesca. In particolare si sostiene che quando si sta in un'auto sottoposta a norme riguardanti la guida sotto l'influsso degli alcoolici, nella Germania federale la polizia della strada fa largo uso del palloncino di controllo del tasso alcolico. Il limite tollerato è dello 0,30 per mille. Se al controllo si supera tale limite si paga la multa e l'infrazione viene annotata sulla patente con uno speciale punteggio (3 punti) di penalizzazione per l'alcool, 2 punti se si passa al semaforo con il rosso, 2 punti per eccesso di velocità, ecc., alcune di queste penalizzazioni vengono dopo un anno, altre, come quella per l'eccesso di alcool, dopo due anni. Il limite di tolleranza per il tasso alcolico nel sangue di chi guida un'automobile, se si supera lo 0,05 per mille, questo deve essere sufficiente a far scattare il meccanismo di penalizzazione. Altri ancora sostengono che il ritiro del permesso di guida deve avvenire subito alla prima infrazione, perché altrimenti chi non ha ancora subito penalizzazioni non ha molte preoccupazioni a guidare in stato di ebbrezza. Oppure sostengono altri, questo tipo di infrazione non deve essere soggetto a decadenza. Altri, infine, ritengono che anche gli altri occupanti di una vettura (oltre a chi guida) debbano essere sottoposti al test, poiché anche il loro comportamento irresponsabile può causare incidenti.

**Secondo tre psicologi  
Meno fatica col  
cambio automatico**

I risultati di una ricerca sulla stanchezza mentale promossa dalla GM

« La guida con cambio automatico comporta in misura significativa una attenuazione della fatica mentale e questo aspetto positivo si riflette soprattutto nella minore distrazione di fronte alla segnaletica stradale, nella diminuzione dei tempi di reazione di fronte a stimoli inattuali, nella diminuzione della irritabilità e quindi nell'atteggiamento più vigile nel caso di ipotetici incidenti ».

« La guida con cambio automatico comporta in misura significativa una attenuazione della fatica mentale e questo aspetto positivo si riflette soprattutto nella minore distrazione di fronte alla segnaletica stradale, nella diminuzione dei tempi di reazione di fronte a stimoli inattuali, nella diminuzione della irritabilità e quindi nell'atteggiamento più vigile nel caso di ipotetici incidenti ».

A queste conclusioni è giunta una indagine sugli

effetti psicologici della guida di automobili con il cambio automatico e con quello normale, promossa dalla General Motors Italia. Essa fa seguito ad una altra ricerca, promossa dalla stessa società, sui riflessi dei due tipi di guida sull'organismo umano. Questa nuova ricerca è stata svolta dai professori Giancarlo Gesualdi, direttore dell'Istituto di psicologia dell'Università di Milano, Antonio Miotto, libero docente di psicologia generale dell'Università di Milano e Riccardo Lucio, straordinario di storia della psicologia e direttore della psicologia dell'Università di Torino. Gli aspetti psicologici presi in considerazione sono due: il « vissuto » soggettivo, cioè l'atteggiamento del guidatore di fronte a vari elementi dell'ambiente in cui opera l'automobile, la strada, il pedone, il vigile, ecc., che dà la misura dello stato di benessere del guidatore e dell'origine dello stile di guida adottato; la fatica mentale, cioè il decremento della capacità del soggetto di rilevare la presenza di alcuni stimoli specifici. Ambedue gli aspetti sono stati valutati nelle loro diverse fasi: durante un periodo di guida con l'uno e con l'altro tipo di cambio.

Un'interessante opera scritta da due specialisti

**Oltre un quarto di secolo di Formula 1**

Un accuratissimo lavoro di ricerca - La storia di tutti i Gran Premi - Le macchine e i piloti  
La parola ai principali protagonisti del mondo delle corse

Diamolo francamente. Quando viene annunciata la presentazione di un nuovo libro su un argomento che, come quello della Formula uno, è già stato trattato in un libro, non è un poco scettici. Invece, dopo aver visto il volume di Piero Casareo e Tommaso Tommasi abbiamo dovuto ricrederci. La loro pubblicazione, che si basa su opere corrispondenti degli stessi, considerati all'avanguardia nella letteratura di questo settore, è veramente interessante e ricca nel suo genere.

In « 25 anni di Formula 1 », l'Armando Mondadori editore, si parla di un libro che è stato scritto da un pilota che ha vissuto il mondo delle corse in prima persona. Il libro è scritto da un pilota che ha vissuto il mondo delle corse in prima persona. Il libro è scritto da un pilota che ha vissuto il mondo delle corse in prima persona.

« 25 anni di Formula 1 » è un libro che è stato scritto da un pilota che ha vissuto il mondo delle corse in prima persona. Il libro è scritto da un pilota che ha vissuto il mondo delle corse in prima persona.

Ecco, l'idea di far parlare i protagonisti di un altro merito del libro di Casareo e Tommasi: infatti di questi insetti non troviamo diversi gli autori portano i nomi di John Cooper, Colin Chapman, Mauro Forghieri oltre a vari nomi tecnici, Walter Hayes, Keith Duckworth (disegnatore di Ford Cosworth), Ken Tyrrell. Altri « inserti » riguardano la sicurezza, l'aerodinamica (le macchine disegnate dal vento), la trazione integrale, ecc. Di estremo interesse la « appendice » contenente tutti i dati che possono interessare sia il semplice appassionato sia chi ha bisogno di fare ricerche. In questa parte troviamo diversi dati di natura tecnica: il numero di giri per minuto di un motore di Formula 1; il numero di giri per minuto di un motore di Formula 1; il numero di giri per minuto di un motore di Formula 1.

Rubrica a cura di Fernando Strambaci