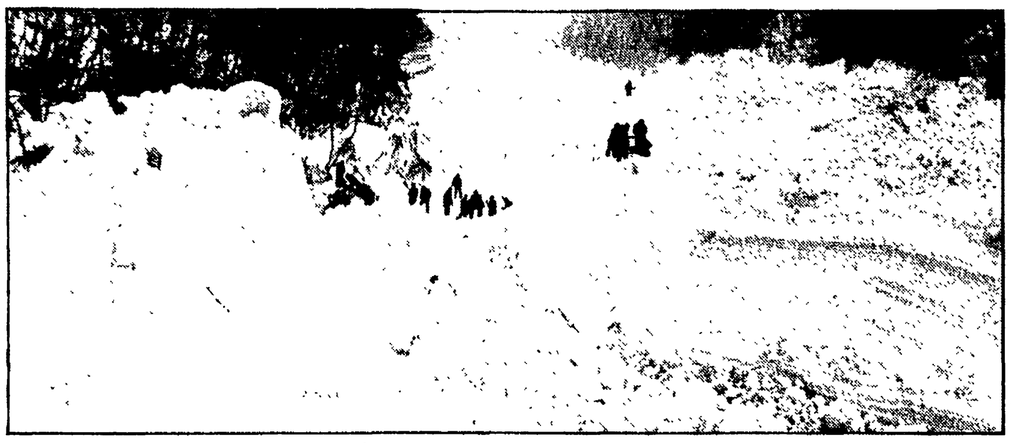
La cronaca ha già registrato molte vittime



Quei cristalli di neve che diventano valanghe

Il pericolo di caduta di masse nevose è accertabile - Vanno considerati i fattori fisici come l'intensità della nevicata, la pendenza, il vento, la temperatura - L'esperto insegna come è possibile evitare tragedie

La cronaca nera di questi primi mesi dell'inverno registra già la caduta di numerose valanghe con tragiche conseguenze per le persone. Fra queste un ex azzurro dello sci e provetti sciatori-alpinisti. Ci si chiede allora perche anche chi ha una buona conoscenza della montagna e nozioni di nivometeorologia, possa restare vittima di questi fenomeni. Forse per una eccessiva confidenza con l'elemento neve o per aver già affrontato circostanze analoghe senza conseguenze dannose.

Occorre, a questo punto, chiarire che non è possibile prevedere se e quando la valanga cadrà, mentre vi è certamente la possibilità di individuare gli elementi di pericolo potenziale, più o meno incombente.

E' la stessa situazione di un lastrone di neve sporgente dalla grondaia di casa: esso cadrà, ma non è dato prevedere il momento esatto, anche se sono note le cause che ne provocheranno la caduta.

Nella primavera del 1978, in val delle Seghe di Molveno, è stato trovato morto uno degli orsi bruni che ancora sopravvivono nel Parco naturale Adamello-Brenta; è stato accertato che venne travolto da una valanga provocata dallo stesso plantigrado, uscendo dalla tana. E' assai frequente, durante i primi mesi dell'anno, trovare carcasse di camosci, caprioli, volpi ecc. nei residui delle valanghe. Ciò può sorprendere date le istintive capacità sensoriali di questi selvatici. Ma allora la valanga è un fenomeno ineluttabile? No, certamente.

Pur essendo un fatto legato a numerose varianti meteorologiche e alla differente giacitura e scabrosità dei versanti valangosi, che determinano situazioni di pericolosità di diverso grado, il pericolo potenziale di caduta di masse nevose è accertabile da chi, oltre a un bagaglio di esperienza dell'ambiente di montagna, possieda anche le cognizioni essenziali della meteorologia alpina e del processo evolutivo dell'innevamento.

Analizzare e conoscere i fenomeni che interagiscono e concorrono a provocare la caduta di valanghe comporta solo l'acquisizione di alcune nozioni elementari di nivometeorologia.

Il meccanismo del distacco delle valanghe è basato sul gioco delle tensioni che, nel manto nevoso posto su un pendio, nasce tra le forze resistenti (coesione fra i cristalli, attrito sulle superfici di slittamento) e quelle di trazione. Il grado di coesione della neve è determinato dalle caratteristiche fisiche proprie di ogni singola particella.

Infatti i cristalli di neve con molte ramificazioni a stella, si possono agganciare l'un l'altro in maniera tale da formare neve talmente feltrosa da essere in grado di rimanere appiccicata anche su pareti verticali o quasi, a differenza di quelli a forma più semplice, quali aghi, placche, grani sferoidali o sfaccettati, che hanno capacità coesive molto minori.

La temperatura, la pressione dovuta al peso della neve, e il vento sono gli elementi che maggiormente influiscono sulla trasformazione dei cristalli, i quali, progressivamente, acquistano forme e quindi caratteristiche fisiche differenti.

Il processo di modifica che subiscono i singoli grani della neve depositatasi al suolo, viene chiamato « metamorfosi »; essa è « distruttiva » nelle fasi in cui avviene la distruzione del cristallo originale, e « costruttiva » quando, per effetto di basse temperature e della umidità, il grano si arricchisce di incrostazioni ghiacciate, modificando sostanzialmente la forma e le dimensioni.

I cristalli della neve depositata al suolo e quindi soggetti a metamorfosi si possono raggruppare in sei tipi caratteristici per forma e proprietà fisiche, a differenza di quelli della neve fresca che presentano innumerevoli forme e dimensioni, pur appartenendo tutti al sistema cristallografico esagonale.

Conosciuta l'essenza intima della coltre nevosa e dei fenomeni che ne influenzano e modificano le caratteristiche fisiche, rimangono da ricordare, sommariamente, i fattori rischi, esterni al manto nevoso, e naturali più importanti che concorrono a provocare il fenomeno delle valanghe.

L'intensità della nevicata

Con una quantità di neve fresca caduta nello spazio di tre giorni:
da 20 a 50 cm: la situazione di pericolo è incipiente;
attorno ai 90 cm: il pericolo è serio;
oltre i 110 cm: il pericolo è grave e generalizzato.

La pendenza

Le grandi valanghe spontanee si staccano in genere, dai versanti con pendenza compresa fra i 28° ed i 45°.

L'esposizione

Sui versanti sud-ovest soleggiati le valanghe sono più frequenti; su quelli esposti a nord sono più rare ma più grosse.

La natura del terreno

Su terreni lisci, erbosi o coperti da dense formazioni cespugliose o arbustive, le valanghe si staccano facilmente e con frequenza, mentre ciò accade raramente su terreni accidentati o copeti da piante di alto fusto, con fogliame permanente. Occorre fare attenzione nell'attraversare un bosco di larici; il larice infatti durante l'inverno perde le foglie per cui non influisce molto sul deposito della neve al suolo, a differenza dell'abete, del cirmolo, del pino ecc. che riescono con la loro chioma a rompere la continuità del manto nevoso favorendone così la stabilità.

Il vento

E' un elemento che influisce sempre, in modo notevole sull'accumulo della neve e sulla trasformazione superficiale e profonda del manto nevoso.

La temperatura

Per la neve fredda e secca, con temperature basse al di sotto dello 0°, il pericolo di valanghe « polverose » dopo la nevicata può persistere per più giorni:
— un aumento della temperatura (soprattutto sopra lo 0°) accresce il pericolo immediato di caduta di valanghe, ma provoca nello stesso tempo l'assestamento del manto nevoso con conseguente suo consolidamento;
— l'alternanza di disgelo diurno e rigelo notturno provoca la formazione di croste superficiali; quando questa crosta raggiunge un certo spessore, il pericolo tende a diminuire fino a scomparire;
— con neve primaverile, bagnata per la fusione dovuta all'insolazione, o per la pioggia, il pericolo aumenta con il crescere della pendenza e dello spessore del manto di neve umida;
— a qualsiasi temperatura le placche formate dal vento sono pericolose.
NB. - Una notevole nevicata, accompagnata da vento forte e da un rialzo della temperatura, specie se supera lo 0°, determina una situazione di pericolo anche sui pendii normalmente ritenuti sicuri.

Alcune regole da seguire

— Non intraprendere gite sci-alpinistiche con previsioni di cattivo tempo;
— prima di partire, informarsi sulle situazioni di innevamento e meteorologiche generali e locali;
— nella scelta di itinerari impegnativi, tracciare accuratamente il percorso seguendo crinali, creste o punti di appoggio naturali, sicuri;
— salire e scendere preferibilmente lungo la linea di massima pendenza;
— evitare l'attraversamento dove la pendenza cambia bruscamente;
— evitare le zone d'accumulo di neve da vento;
—non percorrere tracciati posti sotto e sopra le cornici di neve.

In conclusione conoscendo i meccanismi del fenomeno delle valanghe e assunte le necessarie informazioni da chi ha sicura esperienza dei luoghi, ognuno potrà coscientemente decidere se intraprendere una escursione sci-alpinistica oppure evitare il rischio che una bellissima gita possa trasformarsi in un luttuoso fatto di cronaca.

Elio Caola
esperto valanghe del CAI

NELLA FOTO: dopo la valanga, la lunga e faticosa ricerca delle vittime.

I rischi di un'abitudine per l'organismo che si sta formando

Lo psicologo spiega perché sempre più ragazzi fumano

Gli adulti esercitano una forte influenza sull'uso della sigaretta perchè sono in posizione di «esempio» - E' più facile non iniziare che togliersi il vizio di fumare

Il fumo nei giovani, negli adolescenti e, ormai, persino nei bambini, è diventato un fenomeno di proporzioni allarmanti e il dramma è che, soprattutto per chi ha acquisito l'abitudine, si producono danni rilevanti in un organismo che è ancora in evoluzione.

Spesso il problema dei bambini sorpresi a fumare appare agli adulti — genitori o insegnanti — come un problema di ordine disciplinare, con implicazioni di tipo moralistico; ma raramente vengono prima di tutto messi in evidenza i possibili danni alla salute. La azione viene vista come « cattiva » soltanto perchè chi la compie « è ancora un bambino », come se gli adulti fossero esenti dai danni del fumo.

Non dobbiamo spingere il bambino a pensare che fumare sia una delle tante cose a loro proibite e come tale piacevole perchè ha il sapore dell'avventura; va al contrario spiegato con dolcezza, senza retorica quali sono i danni provocati dal fumo, che la sigaretta contiene nicotina e catrame che gli riempiono i polmoni e che nel giro di pochi anni, se continua a fumare, la tosse e l'affanno potranno rendergli difficile praticare gli sports, giocare al pallone ecc., diminuendo le sue possibilità sportive e competitive.

Ricordiamoci che il problema di spiegare ai bambini i danni che possono derivare da questo vizio che si sta diffondendo in età sempre più precoci, non è affatto di secondaria importanza.

Recenti indagini svolte in parecchi Paesi sono concordi infatti nel sottolineare il drammatico incremento del vizio del fumo nei giovani, soprattutto nelle ragazze. In Italia a partire dai 15 anni il 60 per cento dei ragazzi fuma; nel 1968 le ragazze fumatrici « regolari » erano solo la metà rispetto ai maschi; dal 1970 questa percentuale è notevolmente aumentata, finchè dal 1974 la differenza fra maschi e femmine si è totalmente annullata.

E allora, quale significato attribuire a questo fenomeno, che va considerato nella sua dimensione culturale e sociale? Non dimentichiamo che ogni fumatore, bene o male, sa che il fumo fa male alla salute, eppure continua a fumare. Il fumatore ha inglobato in un tutt'uno il fumo e la sua tossicità, facendone un elemento importante della sua vita. Il fumo è diventato comunemente simbolo di libertà, di autonomia e di autorità. Fumando il bambino e l'adolescente si sentono già grandi; fumare insieme rappresenta un punto d'incontro, un modo di evadere dalla propria solitudine.

Molta importanza nell'acquisizione di questa abitudine ha la tendenza all'imitazione, che è tanto più forte quanto meno sono sviluppati il senso di sicurezza di sè, la capacità critica e la volontà dell'individuo. La preadolescenza e l'adolescenza sono età particolarmente cruciali in questo senso: il bisogno di individualità e quello di identificazione si alternano rapidamente, creando appunto insicurezza.

Gli adulti esercitano una forte influenza sull'uso del tabacco nei giovani, proprio perchè sono in posizione di « esempio ». Non dimentichiamo il potere di influenzamento e di spinta all'imitazione che gioca la pubblicità, la quale continuamente associa marche di sigarette a uomini virili e di successo, a donne belle e fatali.

Adulti e ragazzi siamo condizionati da un simbolo che abbiamo individuato come « piacevole » e che è diventato « socialmente condiviso », facendoci sentire più forti e meno soli, ma facendoci anche dimenticare a quale caro prezzo paghiamo questa soddisfazione.

Occorre intervenire massicciamente, come già hanno fatto in molti altri Paesi, ma non con campagne terroristiche e aggressive, anche se è bene che la gente conosca i molti danni provocati dalla sigaretta: cancro, disturbi cardiocircolatori e polmonari, per non parlare dei gravi rischi del fumo in gravidanza (recenti indagini pare abbiano dimostrato che i figli di madri fumatrici possono andare incontro a deficienze di crescita e di sviluppo mentale ed emotivo).

La strada migliore da percorrere è invece quella che rientra nell'ottica della prevenzione e dell'educazione sanitaria. E' più semplice non iniziare a fumare che smettere di fumare. Le cause che spingono i giovani al fumo sono più controllabili di quelle che inducono il fumatore abituale a persistere.

Occorre pertanto coinvolgere la popolazione, intervenire nei consultori, nelle scuole, rivolgersi ad insegnanti e medici perchè collaborino attivamente; informare la gente con chiarezza e soprattutto in modo continuativo, che il fumo fa male alla salute e far sì che essi, riflettendo autonomamente, arrivino al rifiuto del simbolo fumo ad essi « imposto ».

La Lega italiana per la lotta contro i tumori, in collaborazione con il ministero della Sanità, ha avviato una campagna di informazione e di educazione, finalizzata a combattere i danni provocati dal fumo. E' opportuno che in tale iniziativa vi sia il necessario coinvolgimento delle amministrazioni regionali che sono oggi impegnate ad affrontare programmi proprio nel campo della educazione sanitaria.

Gabriella Morasso
Psicologa
Istituto per lo studio e la cura dei tumori - Genova

Per imparare a conoscerle

Le piante e le erbe medicinali e tossiche

Le erbe erano una volta, non poi tanti decenni fa, le medicine per i mali conosciuti. Naturalmente ognuno se le andava a cercare nei viottoli, tra le fessure dei muri pietrosi, al piede degli alberi. Perciò doveva conoscere la natura. Poi la farmacopea ha preso il sopravvento e non si usano più nemmeno le erbe, ma prodotti di sintesi.

Chi però vuole le erbe può trovarle ancora nelle erboristerie: gliele servono già pulite, mondate, pronte all'uso. Se qualcuno, ancora, le vuole raccogliere direttamente, può farlo; tutto sta a conoscerle e oggi, in questi tempi di industrializzazione galoppante e urbanizzazione forzata, non sono rimasti più molti appassionati cultori della materia. Ora *Segreti e virtù delle piante medicinali* (*Selezione dal Redar's Digest*, Milano, pp. 463, L. 24.000) può servire allo scopo (se, tuttavia lo si studia a casa; è sconsigliabile, infatti, portarsi dietro il libro per la mole e la scarsa manegevolezza « sul terreno »).

Un lavoro utile, naturalmente; pensato in Francia, come si desume dal titolo originale, e rivisto sul piano scientifico da esperti italiani. Vi si spiega come riconoscere le piante medicinali, a cosa servono, come utilizzarle, come ci si cura con esse, quali sono tossiche. La parte più ampia è quella dedicata all'illustrazione e alla schedatura, chiara ed essenziale (da « Abete bianco » a « Vulneraria »).

Se si ha tempo, se si ha voglia e se si hanno soldi per il viaggio nelle località adatte, potete scavalcare il negozio di erboristeria. Che tuttavia resta più a portata di mano.

Un cespuglio di Asperula, chiamata anche Stellina odorosa, Perla, Gletto, Rozzoela, Aspiredda dorata. E' un antisettico, colagogo, depurativo, diuretico, sedativo, tonico, vulnerario.

Tanti accessori sulla Fiesta GL

Ha debuttato al Salone di Bruxelles e viene lanciata sul nostro mercato in questi giorni la nuova versione « GL » della gamma Fiesta, che si inserisce come grado di finitura tra il modello « L » ed i modelli « Sport » e « Ghia ».

Con 1.500.000 unità prodotte, la Fiesta è la vettura europea della Ford che ha ottenuto il maggiore successo. Fu introdotta in Italia e nella maggior parte degli altri Paesi europei nel settembre 1976.

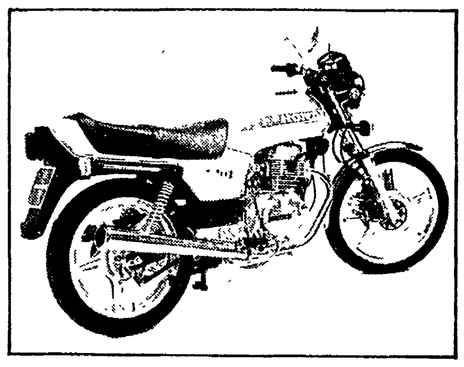
La Fiesta GL è disponibile con motori da 957 e 1117 cc ed è facilmente riconoscibile esternamente dallo stemma « GL » applicato posteriormente e dalle modanature cromate laterali. Internamente, i sedili sono rivestiti con un nuovo elegante tessuto, centralmente è montata la consolle con orologio. Il tergicristallo ad intermittenza, il lavavetro elettrico ed il lunotto termico e molti altri accessori fanno parte dell'equipaggiamento standard.

Tra i numerosi accessori ottenibili a richiesta ricordiamo i cerchi in lega da4½ con pneumatici da 155/12, i vetri azzurrati, il tergicristallo posteriore, i lavafari a getto ed il caratteristico tettuccio apribile trasparente.

La Fiesta viene oggi prodotta in quattro stabilimenti europei: Saarlouis e Colonia in Germania, Valencia in Spagna e Dagenham in Gran Bretagna. A Colonia la produzione ha raggiunto le 2200 unità giornaliere per poter soddisfare la crescente richiesta del mercato per questa riuscitissima vettura.

Queste le caratteristiche che distinguono la Fiesta « GL » dalla « L »: rivestimento sedili in tessuto Windsor; moquette vano bagagli; consolle centrale con orologio; accendisigari; pannello strumenti imbottito; comandi riscaldamento illuminati; tergicristallo ad intermittenza; vano portaoggetti lato guida; impugnatura anatomica freno a mano; specchietto di cortesia; lavavetro elettrico; ruote da 4½ e anelli copriruota cromati; modanature laterali cromate; vano portaoggetti con luce interna e sportello; stemma « GL » applicato posteriormente.

Honda CB 400N Linea europea



Una bella moto dalla linea che piace agli europei, la Honda CB 400 N. Infatti contrariamente alle moto commercializzate negli Stati Uniti, dove furoreggia lo stile *Chopper*, con serbatoi piccoli e tondeggianti, manubri larghi a corna di bue, selle su due piani e sovrabbondanza di cromature, in Europa si preferiscono moto dalla linea più sobria e filante, con un assetto di guida più sportivo e più adatto alle alte velocità.

Il grado di finiture generale è molto elevato come consuetudine della Casa giapponese e contribuisce non poco all'impressione di solidità che si avverte ad un primo sguardo. Le saldature ben realizzate non presentano sbavature, le cromature a spessore sono brillanti e inalterabili, la verniciatura è uniforme e non ha imperfezioni, i carter-motore sono lucidati e protetti con vernice trasparente.

Il cruscotto ben disegnato, comprende tachimetro, contachilometri e contagiri oltre alle spie luminose degli indicatori di direzione, della pressione dell'olio, del « folle » e della luce abbagliante. Molto pratico è il pomello dello « starter » sotto il cruscotto.

Ed ora veniamo alle caratteristiche tecniche salienti. Il motore è un bicilindrico a quattro tempi con alesaggio e corsa di 70,5 x 50,6 mm per una cilindrata totale di 395 cc; il rapporto di compressione è di 9,3 : 1, la distribuzione è monoalbero a camme in testa e la potenza massima è di 43 CV-DIN a 9500 giri. La potenza dicniarata è quindi sufficiente per un uso brillante del mezzo senza però creare problemi ai piloti non esperti.

Anche il peso — 171 kg — non è tale da spaventare. Il cambio a 6 marce permette di sfruttare bene la potenza del motore in considerazione del fatto che la coppia massima erogata di 3,4 kg/m a 8000 giri, non è particolarmente favorevole. Il freno anteriore è a doppio disco ed il posteriore a tamburo. La velocità massima circa 170 km/h con pilota in posizione abbassata. Il prezzo, piuttosto competitivo è di L. 2.500.000 IVA compresa.

U. D.

«Invecchiando» consuma di meno

Dieci anni di affinamenti della Fiat 128

La FIAT 128 si comporta bene anche su strade innevate e ghiacciate.

Oltre 100.000 vetture vendute nel 1979; 2.500.000 unità prodotte dal 1969 ad oggi: la Fiat 128, dopo 10 anni di vita, conserva ancora — fa notare la Casa — una sorprendente vitalità. Le previsioni di vendita dei due modelli 128 attualmente in produzione: la CL berlina quattro porte e la Panorama tre porte, entrambe con motore di 1116 cc di cilindrata e 55 CV di potenza, confermano, sul piano commerciale, l'attualità tecnica ed estetica di questa automobile.

Il successo della 128 ha tutta una serie di spiegazioni. In tempi di crisi energetica la durata di una vettura diventa elemento di scelta primario. Si valutano con particolare attenzione le doti di robustezza e di affidabilità. Eppure questi parametri di giudizio non sono sufficienti per spiegare il «fenomeno 128».

Intervengono altri fattori, più strettamente legati alla qualità del progetto, a condizionare la longevità commerciale di un modello.

La Fiat 128 è la vettura nella quale gli elementi innovativi affermatisi successivamente su buona parte dei modelli europei di media cilindrata degli anni 70 hanno raggiunto carattere di classicità e tradizionalità.

Con la 128 la trazione anteriore, la collocazione trasversale del motore, la sospensione a quattro ruote indipendenti secondo lo schema Mc Pherson diventano elementi caratterizzanti di una intera classe di vetture. Proprio per questa sua natura di « capo-scuola » — fa notare la FIAT — la 128 può contare su un successo di vendita costante nel tempo.

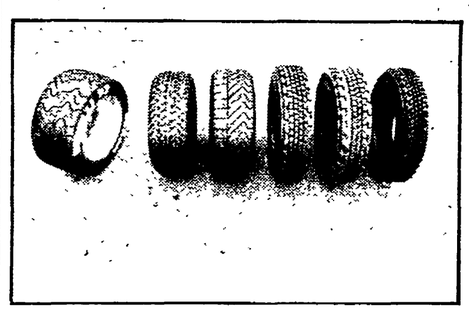
Partito all'avanguardia, oggi, questo modello è tutt'altro che superato fondando la sua meccanica su soluzioni riprese dalla concorrenza e dalla stessa FIAT negli ultimi 10 anni.

Il successo della « 128 » è legato anche ad un costante processo di aggiornamento e sviluppo favorito da una base di partenza particolarmente aggiornata. Per fare un esempio: nel 1969 il consumo normalizzato era di 8 litri per 100 km oggi è sceso a 7,6 pur nel rispetto di norme antinquinamento estremamente più severe di quelle in vigore 10 anni fa.

Anche la gamma dei modelli ha subito importanti variazioni rispetto all'origine. Con l'entrata in produzione della Ritmo la 128 (che non ha subito variazioni di prezzo con l'ultimo aumento dei prezzi di listino) è venduta in Italia nella versione berlina quattro porte in allestimento CL e Panorama (station wagon a due porte più portellone posteriore). Entrambe le versioni sono dotate di motore di 1116 cc.

Sette pneumatici per il «Montecarlo»

Di particolare interesse il P 7 slick termico



Il notevole impegno della Pirelli in campo sportivo si è concretato già all'inizio del campionato mondiale rally, che ha preso l'avvio con il « Montecarlo ». Per questa prestigiosa e difficile gara, la Pirelli ha approntato — e i risultati hanno premiato l'impegno —, oltre allo slick normale, altri sei tipi di pneumatici della serie P7 versione corsa. Di particolare interesse lo slick termico, che è una nuova versione del P7 slick. Questo pneumatico, che si presenta esteriormente come il normale slick, è realizzato con una particolare mescola che raggiunge la temperatura ottimale, e quindi il massimo delle sue prestazioni, dopo poche centinaia di metri. Il P7 termico, sul quale prima della partenza delle prove speciali vengono fatti a mano degli intagli per adattarlo al terreno, è adatto soprattutto alle gare notturne (dove per il freddo lo slick normale tarda a scaldarsi) e per l'impiego sui fondi umidi e scivolosi. **NELLA FOTO: da sinistra: P7 slick rigato, P7 Rain per la pioggia, P7 Verglas per asfalto con verglas, P7 M+S con chiodi sporgenti 2 mm per asfalto con pochi chilometri d'innevamento, P7 M+S con chiodi sporgenti 5 mm per poco asfalto e lunghi tratti innevati, P7 M+S con battistrada stretto per terreno completamente innevato.**

Inutili gli economizzatori

« I cosiddetti economizzatori di benzina non rispondono allo scopo per cui vengono pubblicizzati »: lo afferma l'Automobile Club (ACI) sulla base delle conclusioni cui è pervenuto, dopo approfonditi esperimenti, il gruppo di lavoro della commissione tecnica dello stesso ACI in collaborazione con l'Istituto motori del C.N.R.

Tutte le prove, compiute su due tipi diversi di autovetture (FIAT 131 1600 5 marce berlina ed Alfasud 1200 5 marce berlina), sono state ripetute più volte.

« In realtà, dei vari tipi di economizzatori provati, soltanto uno, ha dimostrato un effetto utile di una limitata consistenza su percorso urbano. Gli altri apparecchi — conclude l'ACI — si sono dimostrati del tutto inefficienti se non addirittura dannosi ».

Contro l'abbagliamento i rimedi sono pochi

L'abbagliamento, assieme al colpo di sonno, è responsabile del maggior numero di incidenti stradali che avvengono di notte. Il guidatore colpito dai fari abbaglianti di un altro veicolo ha un tempo — più o meno lungo — di totale cecità, specialmente un attimo prima che i due automezzi si incrocino e nei momenti immediatamente successivi.

Il meccanismo fisiologico dell'abbagliamento è, almeno nei suoi effetti, abbastanza semplice: la pupilla, colpita da un forte stimolo luminoso, tende a restringersi bruscamente, per poi dilatarsi quando la luminosità è passata. La misura e il tempo di questa contrazione e della successiva dilatazione variano da soggetto a soggetto: ci sono persone che subito dopo l'abbagliamento riacquistano immediatamente la visione delle cose e altre per le quali è necessario un tempo più lungo.

Queste ultime avrebbero il dovere di uniformare la propria guida notturna a criteri di grande prudenza, soprattutto limitando la velocità. Lo stesso dovrebbe fare chi è fresco di patente o non ha comunque molta esperienza; probabilmente gli mancherà quel « senso della strada » (che è anche senso delle distanze) che aiuta a percorrere con relativa sicurezza qualche decina di metri (a 100 Km/h un'auto percorre quasi 28 metri in un secondo) in condizioni di visibilità scarsa o nulla.

Tenere gli abbaglianti accesi nonostante i segnali di chi viene in senso contrario è gesto — quando non si tratti di distrazione — di vera incoscienza.

Reagire con lo stesso sistema — è una reazione istintiva — impegnando un « duello » con i fari significa soltanto raddoppiare il rischio. E' facile infatti che le « battaglie all'ultimo abbagliamento » finiscano male per i contendenti, ed è naturale: meglio che almeno uno dei guidatori veda qualcosa piuttosto che entrambi siano accecati.

Si può solo, cominciando da molta distanza, lampeggiare ripetutamente e brevemente, sperando di dissuadere il prepotente (certo, se si hanno abbaglianti molto potenti la dissuasione riesce più facile...). Altrimenti non resta che rallentare ed evitare di guardare i fari dell'altro, volgendo invece lo sguardo.

Altri modi — almeno finchè gli studi sulla luce polarizzata non permetteranno di superare certi ostacoli che finora ne hanno reso difficile l'applicazione sugli autoveicoli — non ve ne sono.

Q. I.