

Come si è manifestata una malattia che ha già mietuto vittime

# In qualche luogo è nascosto il «germe del legionario»

Per la prima volta ha colpito nel 1976 un gruppo di ex combattenti americani della seconda guerra mondiale riuniti in un albergo di Filadelfia - In sostanza si tratta di una polmonite a focolai multipli Il più recente episodio di Ravenna (12 ammalati, un deceduto) ha sollevato interesse e allarme

Il recente episodio epidemico di «malattia dei legionari», occorso a Ravenna, con 12 soggetti colpiti di cui uno deceduto, ha sollevato anche nel nostro Paese interesse e allarme. La «malattia dei legionari» prende il nome da una grave epidemia sviluppata nel luglio-agosto 1976 in un gruppo di ex combattenti americani della seconda guerra mondiale, riuniti in un albergo di Filadelfia per il loro congresso annuale.

La diagnosi di certezza si fa con l'isolamento del microrganismo responsabile dal tessuto polmonare (attraverso biopsia polmonare) o dal liquido pleurico; in via indiretta si può fare diagnosi anche con la dimostrazione degli anticorpi presenti nel sangue degli ammalati. La terapia si pratica con l'eritromicina, antibiotico molto attivo sul germe. L'importanza comunque di questa

malattia deriva dal fatto che l'agente eziologico è rimasto per lungo tempo sconosciuto; venne infatti identificato da Brenner e Mac Dade nel gennaio del 1977 dal materiale patologico prelevato dai soggetti deceduti, prudentemente ed opportunamente conservato. Si tratta di un cocco bacillo a morfologia variabile con caratteristiche biochimiche particolari, tali da poter essere classificati come gruppo a 5, appunto «Legionella pneumophila».

Questo succedersi di pur rari episodi epidemici fa pensare che possa esistere in qualche località un serbatoio del germe, animato o inanimato, capace di trasmettere la malattia e che ancora non è stato identificato.

Gianfranco Calonghi  
Primario malattie infettive  
Arcispedale di Reggio Emilia

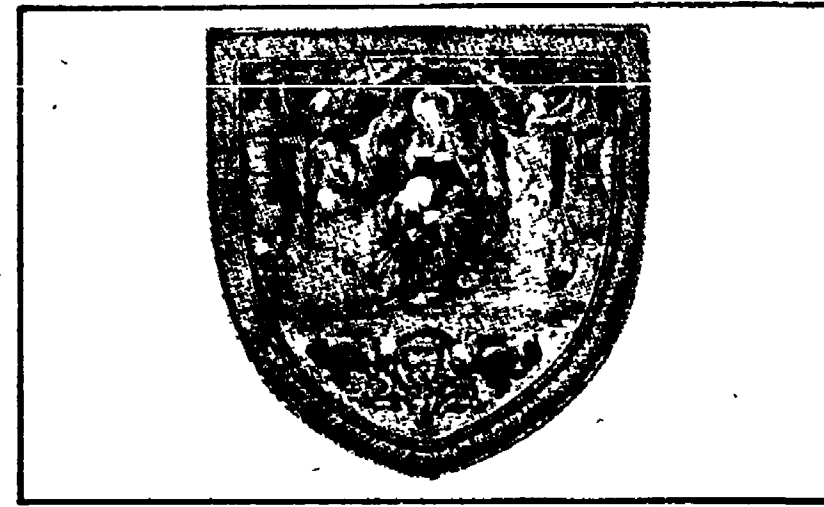
Come si proteggono i tessuti d'arte

## Non c'è solo il Cenacolo da restaurare

Convegno sulla conservazione di pizzi, ricami, arazzi, paramenti sacri, costumi e vesti

Se nel campo della conservazione e, quindi, del restauro dei dipinti non abbiamo un primato indiscusso, nel caso poi dei tessuti l'Italia è decisamente in coda rispetto agli altri Paesi, anche se non proprio all'ultimo posto. Questo è il frutto di una concezione secondo cui il prodotto di qualsiasi arte applicata appartiene al campo delle cosiddette «arti minori». Così, per lungo tempo, il restauro dell'immenso patrimonio costituito da pizzi, ricami, arazzi, paramenti sacri, vesti e costumi è stato senz'altro al di sotto delle effettive esigenze, essendo prevalentemente affidato alla buona volontà e competenza di abili artigiani o di suore. Tutto ciò, a prescindere da un dato inconfutabile: l'Italia, per secoli, è stato uno dei più importanti Paesi produttori di tessuti d'arte.

«Naturalmente è necessario voltar pagina se non si vuole che tutto questo inestimabile patrimonio vada disperso o irrimediabilmente deteriorato. Tanto più in questo momento, quando i Comuni, per effetto dello scioglimento degli enti inutili, si troveranno a gestire tutto il materiale proveniente da quelle proprietà di cui sono stati disinvestiti, quanto più è urgente che si prenda coscienza della gravità della situazione e si intraprenda un'opera di recupero, nel loro insieme. Il restauro di un tessuto è regolato da rigidi principi metodologici. L'intervento — dicono i puristi — in ogni sua



largo, l'intervento consiste nel sottoporre al tessuto da restaurare un altro di fibra naturale (organica di seta, la più flessibile) o sintetica (nylon, in assoluto la più flessibile). L'alternativa consiste nell'incollare la tela di supporto per mezzo di un adesivo (in genere il polivinilacetato). Nel primo caso il «supporto» viene cucito al tessuto su cui si effettua l'intervento. Ciò, tuttavia, può essere pericoloso, in quanto si possono determinare tensioni locali che potrebbero alterare e compromettere l'equilibrio dell'ordito. L'uso dell'adesivo ovvia a questo inconveniente, ma ne presenta altri. Oltretutto, il trattamento con il polivinilacetato è irreversibile e contravviene alle norme metodologiche che regolano l'etica del restauro. Tuttavia — dice ancora Periegato — questo metodo ha permesso di scoprire che tremila anni prima di Cristo si cuciva (è il caso di una tunica egizia conservata al Dipartimento archeologico della London City University). E poi, l'uso di materie naturali alternative a quelle sintetiche, come l'amido, implica il ricorso all'acqua riscaldata a 40 gradi e ad un enzima che, una volta assolta la sua funzione positiva, continuerà ad agire intaccando il tessuto che si vuole salvare. Come si vede, forse è il modo di intendere le norme metodologiche con spirito dialettico, sapendole adattare, nel corso dell'esperienza, con le esigenze che si hanno di volta in volta.

### L'asciugamano di Marat

«Se si trovasse, ad esempio, l'asciugamano sporco di sangue di Marat (ammesso che esista), non si potrebbe certo intervenire, in quanto quello sarebbe documento storico, e non il tessuto». Per lo sporco non rilevante dal punto di vista storico le cose cambiano radicalmente: va eliminato, soprattutto in quanto sostanza appetibile per microrganismi o insetti. Il lavaggio si esegue, in genere, con acque deionizzate (distillate), impiegando detergenti non ionici in quantità limitata, a freddo (qualsiasi variazione di temperatura può essere pericolosa, soprattutto con tessuti fragili). Il lavaggio può anche avvenire a secco. Assolutamente proibita la stiratura, in considerazione del pericolo derivante da un'improvvisa ed intensa variazione di temperatura. Nel caso sul tessuto si verificasse la presenza di addensamenti oleosi si ricorre ai solventi organici. LACERAZIONI — Si «riparano» impedendo che si al-

### Fili e resine

Ma veniamo al restauro vero e proprio. Nel caso dei tessuti si tratta di una serie di interventi particolarmente difficili dal momento che, al contrario di quanto avviene per le opere pittoriche, non è mai possibile separare l'esecuzione dal suo supporto. In pratica il dipinto si può staccare dalla tela, dalla tavola, dal muro (nel caso si tratti di affresco). Un cappuccio di piovra, un arazzo, un pizzo sono invece opere d'arte tout-court, nel loro insieme.

Pochi consigli pratici per chi ha paura dell'influenza

## Quell'«Asiatica» o «Spagnola» che torna sotto nomi nuovi

Indagine dell'Istituto Superiore della Sanità - Una malattia che «costa molto» Questo è il periodo migliore per vaccinarsi: a chi si suggerisce di farlo

Nuovi ceppi influenzali sono in arrivo in Italia: lo confermano i risultati dell'indagine condotta dall'Istituto superiore della Sanità, e dai 16 laboratori convenzionati con il ministero della Sanità ad-

detti alla sorveglianza dei virus influenzali circolanti nel nostro Paese. I ceppi batterici (A / Bangkok / 1 / 79; A / Brasil / 1 / 79; B / Singapore / 222 / 79) sono ciclici, ed una volta indi-

viduati danno la possibilità di comporre vaccini adatti al tipo di influenza in atto. Sull'opportunità di vaccinarsi, se chi si deve vaccinare e sui rimedi che comunque vanno adottati da coloro che

hanno preso l'influenza, tutti i medici sono d'accordo. «L'influenza è una malattia infettiva che ha origine virale — ha detto il dr. Sergio Di Porto dell'ufficio d'igiene del Comune di Roma —. Spesso

è stata un vero e proprio flagello, come la Spagnola nel 1918, o come l'Asiatica nel 1957. Costa moltissimo in termini di assenza lavoro, e di assistenza sanitaria per una nazione».

Le conseguenze dell'influenza non vanno assolutamente sottovalutate, anche perché può avere spinosissime conseguenze, quali l'otite, infezioni alle vie respiratorie o complicazioni polmonari. I vaccini che vengono impiegati sono solitamente vaccini polivalenti, nel senso che possono essere impiegati per più ceppi batterici. Chi si deve vaccinare? È stato chiesto. La vaccinazione va consigliata sempre in soggetti di età infantile ed adulta affetti da malattie croniche debilitanti a carico dell'apparato respiratorio, circolatorio ed endocrino; in soggetti cardiopatici, diabetici, o in età senile. Soprattutto dovrebbe essere consigliata ai soggetti addetti ai pubblici servizi di primo livello: infermiere, addetti ai servizi di pronto soccorso, ecc.

Ma chi si ammala di influenza deve evitare anche luoghi molto affollati e grandi spazi di temperatura. Una cosa che va raccomandata è di non usare, ai primi sintomi, gli antibiotici: l'influenza di per sé non si cura con gli antibiotici, che al contrario vanno presi, sotto il controllo medico, in caso di complicazioni.

## TBC, colera e malaria, flagelli non ancora scomparsi nel mondo

La tubercolosi, il colera e la malaria, tre malattie infettive considerate da molti un residuo del secolo scorso, continuano invece a creare seri problemi agli organismi medici di tutto il mondo. Per quantificare il fenomeno basta dare uno sguardo alle più recenti statistiche provenienti dagli Stati Uniti, dall'America Latina e dall'Africa, dove si riscontrano ancora numerosi casi di TBC, colera e malaria. Ogni anno negli Stati Uniti sono 30 mila i casi di tubercolosi, una malattia frequente soprattutto nei centri urbani ad alta densità di popolazione. Il fenomeno, almeno per il momento, non desta preoccupazioni eccessive — hanno affermato la proposta alcuni medici statunitensi — ma sarà opportuno intensificare le vaccinazioni preventive allo scopo di evitare un ulteriore diffondersi della malattia.

Una delle statistiche più aggiornate sulla TBC in USA avverte che il manifestarsi del fenomeno infettivo nel 1958 era di 36,5 casi su 100 mila persone, mentre nel '77 questo tasso è sceso a 13,9 casi su 100 mila persone. Durante lo stesso periodo, inoltre, la mortalità è diminuita da 7,1 a 1,4 su 100 persone, una percentuale giudicata ancora troppo alta per una malattia facilmente curabile. Tra le cause principali del permanere della TBC in alcune zone degli Stati Uniti i medici indicano il fenomeno dell'immigrazione. Le cose vanno meno bene in America Latina e specialmente in Perù dove ogni anno circa 3 mila persone muoiono strobaccate dal morbo, collocando questo Paese tra quelli con il più alto tasso di mortalità dovuta a questa malattia. Per quanto riguarda poi il colera e la malaria, tali epidemie sono dovute soprattutto a condizioni igieniche e sanitarie assai precarie, all'inquinamento dei fiumi, alla scarsità di acqua potabile. Il colera è più diffuso in quei Paesi africani e dell'area asiatica privi di un'adeguata assistenza sanitaria oltre che ad efficienti servizi di igiene pubblica e privata. Anche per quanto concerne la malaria si hanno dati precisi: nello Sri Lanka, ad esempio, i casi riscontrati hanno subito un calo dal '77 ad oggi, passando da 262.400 a 48 mila lo scorso anno, cifra che rimane pur sempre preoccupante. Fortunatamente i casi di malaria maligna, assai più grave del comune stajo patologico della malaria, sono diminuiti di molto rispetto a qualche anno fa.

## Qualche controllo all'automobile

E' opportuno farlo con la brutta stagione ormai cominciata

Da un'estate prolungata si è passati ad un inverno precoce. La temperatura si è bruscamente abbassata e il sole ha lasciato il posto alla pioggia. Così l'automobilista si trova di colpo a dover eseguire tutte insieme quelle operazioni alle quali, con un passaggio di stagione più graduale, avrebbe potuto pensare poco alla volta.

La carrozzeria e l'interno dell'automobile vanno ora sottoposti ad un accurato lavaggio, soprattutto per eliminare la salsedine se in estate si sono frequentate località marine. Dalla legge come limite minimo, «Testi» sul bagnato hanno dimostrato che solo con tre millimetri si comincia ad avere una discreta sicurezza. Anche la pressione giusta è — come sempre del resto — molto importante. Naturalmente è bene controllare anche tutte quelle parti dell'automobile che vengono usate in inverno o soprattutto in inverno: l'impianto di riscaldamento (controllare specialmente i manicotti, che dopo una certa età si screpolano e si staccano), l'impianto lavavetro, il lunotto termico.

Ci sono poi da fare ancora alcune operazioni semplici ma molto importanti: spostare la presa del filtro aria dalla posizione estiva a quella invernale, in modo che sia aspirata aria preriscaldata dal motore; cambiare l'olio se non si usa un olio multigrado, mettendone uno invernale; far pulire il radiatore se in estate si sono percorse strade polverose e mettervi eventualmente un liquido anticongelante (o far controllare la densità di quello esistente).

Particolare attenzione va riservata ai pneumatici, soprattutto al loro battistrada: perché se è vero che adesso le velocità saranno minori e molto inferiori le temperature sviluppate e le sollecitazioni in genere, è anche vero che ora il pneumatico deve assolvere al suo compito sul bagnato. Per questo bisogna anzitutto che il battistrada sia uniformemente e sufficientemente scolpito: non basta il millimetro stabilito

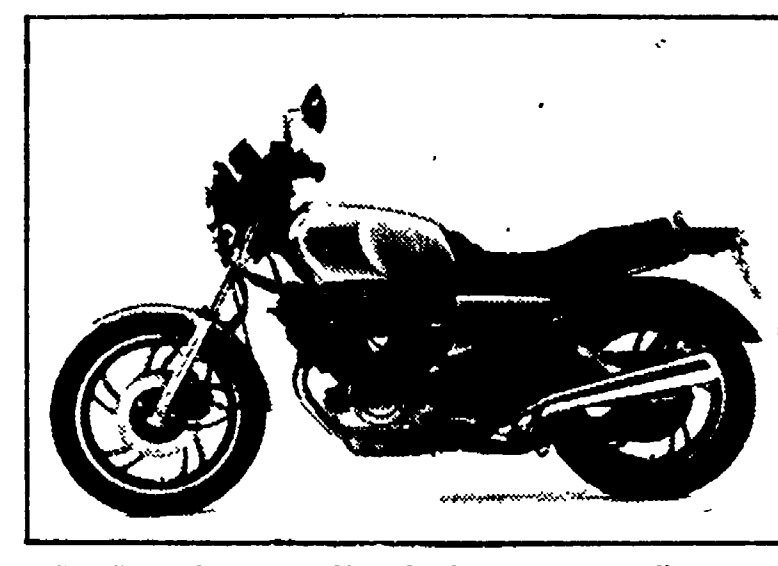
per la parte ciclistica che è ancora più interessante e soprattutto più nuova: la monoscocca portante, ovvero una costruzione in lamiera stampata alla quale sono fissati il motore e tutte le altre parti della motocicletta con evidente risparmio rispetto al tradizionale telaio in tubi saldati.

La moto adottata anche la sospensione posteriore costituita da un unico ammortizzatore ad aria regolabile tramite un comodo meccanismo; il parafrangente posteriore occluso nella ruota come quello anteriore e la catena di trasmissione finale è protetta da un carter chiuso.

La sella è su due piani come vuole la moda attuale, imposta dal mercato americano. Passiamo ora ai dati tecnici: motore bicilindrico in linea a «V» di 75; cilindrata 981 cc, 2 valvole comandate da una camera alettata a 95 x 69,2; compressione 8,3:1. Potenza 70 CV a 6.500 g/m. Coppia massima 8,28 kgm. Cambio a cinque velocità. Avviamento elettrico. Accensione elettronica. Serbatoio benzina da 19 litri. Peso a secco kg 220. Freno anteriore a doppio disco, posteriore a tamburo. La «TRI» fa parte della gamma 1981 della Yamaha, pertanto non è ancora in vendita e non ne è stato comunicato il prezzo che tuttavia dovrebbe essere molto competitivo rispetto alle concorrenti di pari cilindrata.

## Yamaha «TRI» con monoscocca portante

E' la soluzione più interessante adottata per la bicilindrica giapponese



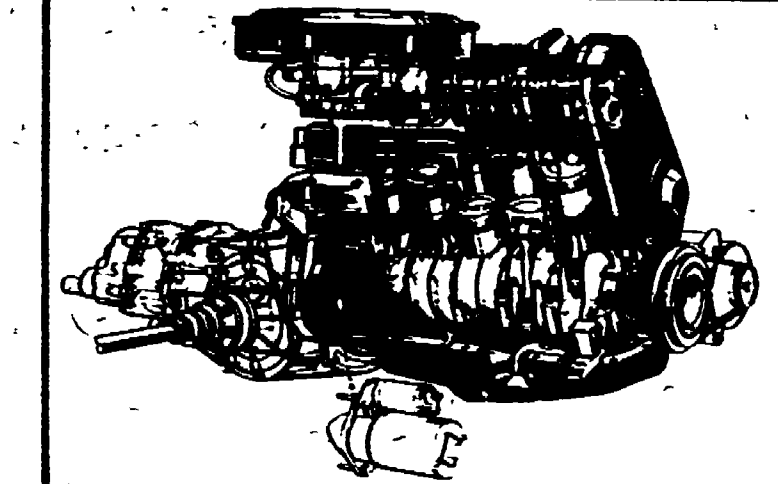
La Casa giapponese Yamaha ha presentato alla recente esposizione del veicolo a due ruote di Colonia un interessante modello di gran turismo, la «TRI» che propone la soluzione dei due cilindri a V, uno dietro l'altro, già applicata da anni anche se con alcune differenze, dalla italiana Ducati. Questo modello rappresenta una valida ed economica alternativa alle mostruose pluricilindriche, sovrabbondanti di peso e potenza alle quali i giapponesi hanno votato la propria produzione di questi ultimi dieci anni. I vantaggi offerti dalla «TRI» (nella foto) sono evidenti: peso contenuto in rapporto alla cilindrata, ridotta sezione frontale con conseguente migliore penetrazione aerodinamica, ridotto consumo di benzina, per le due precedenti ragioni oltre al fatto che due cilindri consumano meno di quattro o sei.

## Ha tutti i pregi di un'ottima berlina il nuovo coupé a cinque posti della Audi

La vettura sportiva sarà disponibile in Italia soltanto a primavera - Un motore molto potente ed elastico ma relativamente parco nei consumi - Un'utile spia



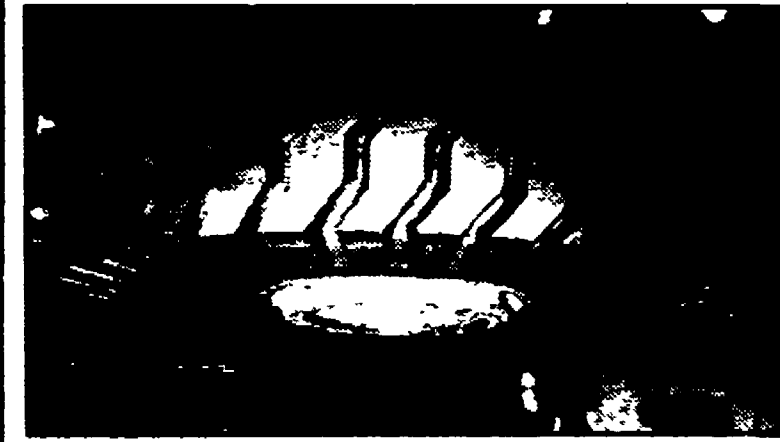
La linea a cuneo del nuovo coupé Audi è messa in bella evidenza nella foto di sinistra. A destra uno spezzato del motore a cinque cilindri che equipaggia la vettura.



La linea a cuneo del nuovo coupé Audi è messa in bella evidenza nella foto di sinistra. A destra uno spezzato del motore a cinque cilindri che equipaggia la vettura.

## Una gomma alternativa da un arbusto selvatico

Il guayule cresce negli Stati Uniti e nel Messico - La Goodyear lo ha utilizzato in un pneumatico alto più di tre metri



Per trovare un precedente altrettanto clamoroso bisogna tornare indietro di 43 anni, cioè a quando è stato inventato il primo pneumatico di gomma sintetica. Questa volta la Goodyear annuncia il primo pneumatico — una copertura per macchine movimento terra pesante ben 2100 kg — prodotto con gomma ricavata dal guayule, un arbusto selvatico che cresce nel sud-ovest degli Stati Uniti e nel Messico. «Sia la Goodyear che altre industrie avevano già costruito con gomma guayule pneumatici a titolo sperimentale», ha dichiarato Fred J. Kovac, vice presidente della Goodyear per la sezione sperimenti, «ma il pneumatico in questione è il primo di proporzioni giuste ad uscire da una normale

L'annunciato coupé Audi è stato messo a disposizione dei giornalisti specializzati per la tradizionale prova su strada. Giornata più brutta non poteva capitare: acqua su quasi tutto il lungo percorso e, a momenti, veri e propri subaffogii. Ma proprio le condizioni ambientali sfavorevoli hanno messo in evidenza le qualità della nuova vettura, sia per quanto riguarda la tenuta di strada, sia per il confort.

La macchina, per mantenersi le caratteristiche del coupé, ha come abitabilità, silenziosità, leggerezza di guida i pregi di un'ottima berlina. I posti sono cinque e se i sedili anteriori, di tipo avvolgente, sono comodi, altrettanto confortevoli è il divano posteriore, che può ospitare tre persone adulte grazie alla sufficiente altezza dell'abitacolo e allo spazio disponibile per le gambe. Anche il bagagliaio è quello d'una berlina: 494 litri. Il motore a cinque cilindri di 1920 cc, con una potenza di 115 CV, che consente accelerazioni sportive (da 0 a 100 km/h in 10"3) e, allo stesso tempo, permette riprese dai bassi regimi: si tratta insomma di un propulsore potente ed elastico. La quarta marcia si può viaggiare a meno di novanta l'ora come alla velocità massima, che è di 183 km/h e si raggiunge appena in quarta. In quinta, infatti, si fanno circa dieci chilometri in meno e ciò perché il rapporto ha sostanzialmente lo scopo di ridurre il regime del motore a velocità di crociera, di conseguenza la rumorosità è soppressa e i consumi sono contenuti. Il parafrangente anteriore e posteriore, di progetto doppio e rettangolare, tipici della Audi, di pararsi a lama d'acciaio con rivestimento in plastica elastica. I paraurti sono sostanzialmente svasati e non presentano, mentre sulla fiancata vi è un largo listello antirullo sotto il quale la carrozzeria è in una tonalità di colore leggermente diversa, che contribuisce a dare alla vettura una linea ancor più lineare. Tutti i vetri sono bruciati e il parabrezza ha un bordo superiore una striscia verde per proteggere ulteriormente contro i riflessi. Le ruote, di disegno originale, sono in lega leggera. Il nuovo coupé, che giungerà da noi soltanto in primavera e non in dicembre come era stato previsto, costa 10.800.000 lire IVA compresa. A tale cifra vanno aggiunte circa 200 mila lire per la messa in strada. G. C.