



IL SONNO, LA STANCHEZZA, L'ANSIA, SONO I PIÙ PERICOLOSI NEMICI DI CHI GUIDA. L'AUTORADIO È, ANCHE IN QUESTO CASO, UNA INSOSTITUIBILE E PREZIOSA ALLEATA.

LA MUSICA CONTRO IL PERICOLO

L'AUTORADIO NON È UN LUSO, È UNA NECESSITÀ
NEL TRAFFICO ESASPERANTE DEL NOSTRO TEMPO

Nel febbraio di quest'anno, al congresso che si tenne a Bologna sul tema « Medicina e automobilismo », venne avanzata una singolare proposta. Il relatore, professor Rodolfo Margaria, della Università di Milano, aveva illustrato fino a quel momento gli aspetti della fatica nervosa del pilota: una fatica complessa, derivata da una infinità di fattori diversi, tutti concorrenti, però, su una comune risultante di pericolo. A evitare questo pericolo, quando non fosse stato possibile fermarsi e distendersi, lo scienziato - uno dei più noti fisiologi d'Europa - dava un consiglio apparentemente molto semplice, quello di accendere una sigaretta o la radio. Meglio ancora accendere tutte e due. Seguì un dibattito, esteso e interessante. La sigaretta, come attività secondaria, ha un indiscutibile potere di scaricare un eccesso di tensione nervosa: lo prova il fatto che in ogni situazione difficile, in ogni attesa, in ogni momento di maggiore impegno creativo, si fuma sempre di più.

Allo scarico di questa tensione nervosa fa riscontro, tuttavia, un sovraccarico d'altro genere: cuore,

segue

INCREDIBILI TORTURE PERCHÉ POSSANO RESISTERE

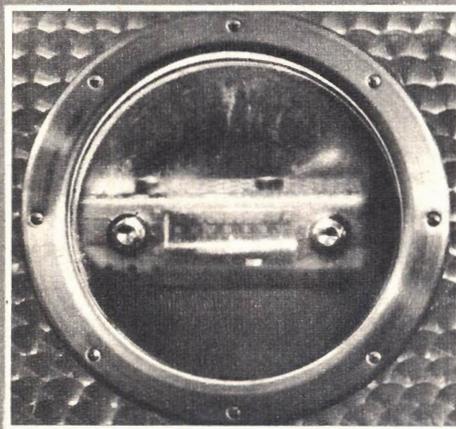
polmoni, stomaco, bronchi, non risentono certamente un beneficio, dal fumo del tabacco. Con tutto ciò proprio un fisiologo, a cui si debbono fra l'altro notevoli studi sul fumo, aveva dato questo primo consiglio. L'altro, quello di accendere la radio, sembrava curioso. Il relatore citò casi e osservazioni sorprendenti. L'ascolto di una musica o di un notiziario, mentre si guida, « distrae senza distrarre »: cioè impedisce di concentrarsi integralmente e dannosamente sull'unica attività di guidare. Questa concentrazione, anche se sembra rappresentare l'ottimo della guida, è in realtà uno dei più gravi pericoli per chi guida. Potrebbe essere paragonata ad un altro tipo di concentrazione, quella di colui che fissa costantemente davanti al volante e che ad un certo punto, istupidito dalla fissità dell'immagine, e affaticato da questa inutile quantità di attenzione, si trova con i riflessi assai meno pronti del pilota che, pur senza perdere d'occhio la sua strada, si concede tuttavia qualche distensivo sguardo all'intorno, conservando meglio le sue energie e le sue possibilità, sia ottiche che psichiche. La radio, a bordo di un'automobile, rappresenta in effetti tutta una serie di insospettabili vantaggi. La compagna, specialmente alla notte, l'alleata del pilota stanco che rischia di cedere all'improvviso colpo di sonno: questo è il primo aspetto, il più evidente, nel dramma della guida al limite delle energie. E bene lo conoscono i camionisti, questo aspetto.

Ma il pilota medio, se più raramente è esposto a questo genere di pericolo, diretto, catastrofico, deve pagare, guidando, le rate di una fatica e di un rischio che complessivamente equivalgono il dramma anche se sono meno appariscenti. Chi può calcolare il dispendio di energie nervose del pilota che, con i minuti contatti, si trova di fronte a un semaforo rosso? O, ancora peggio, verde ma ugualmente nefasto perché nessuno si muove? O di fronte alla lunghissima fila di automobili che, all'imbocco dell'autostrada o sulle vie del ritorno dal fine settimana, procedono a strappi di mezzo metro per lunghissime, incredibili ore di esasperazione? Anche in questi casi è la concentrazione totale che fa saltare la casamatta dei nervi. Quando null'altro interviene, e rimane davanti agli occhi soltanto un oceano di automobili che non si muovono, che forse non si muoveranno mai, la giostra della nevrasenia ha già cominciato a girare. La rabbia sorda, le escandescenze sproporzionate e disperate, l'avvilimento, sono tutte conseguenze inevitabili del fatto che stiamo precipitando in un problema unico, senza uscita perché senza alternative.

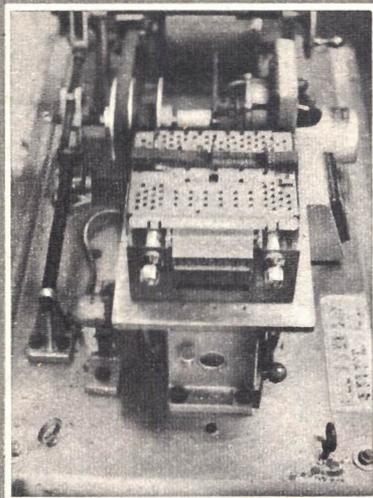
Necessaria alternativa

Per questo il relatore aveva posto come rimedio l'uso della radio: in quanto la radio rappresenta questa alternativa, ci impedisce di considerare che la nostra esistenza, in quel momento, sia del tutto impegnata e sacrificata nel tempo perduto dell'ingorgo stradale. L'ingorgo c'è, naturalmente. Ma il tempo non è più perduto nella misura totale di prima. Stiamo ascoltando una musica. O un notiziario. Può essere che la musica non sia affatto gradevole e che il notiziario non sia affatto interessante, in questo momento. Tuttavia, nell'atto stesso in cui prestiamo attenzione per dare un giudizio anche negativo, questa attenzione è sottratta all'angoscia di prima. Il problema esiste, ma è già automaticamente considerato da un altro punto di vista che ne riduce le proporzioni. Cioè potremo essere annoiati dall'ingorgo, ma non disperati per questo ingorgo. E questo è un risultato positivo, di notevolissime proporzioni.

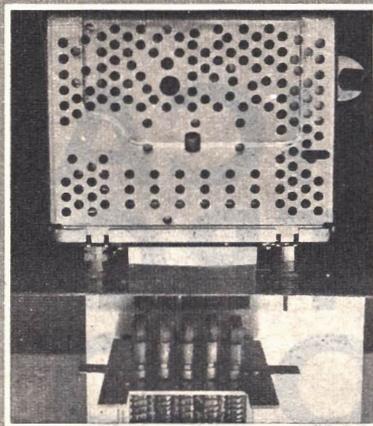
L'alternativa della radio, in casi di questo genere, non è il solo vantaggio. Aiuto nei momenti difficili, la radio diventa sollievo e piacevole svago in quelli più facili: la guida in autostrada, per esempio. In autostrada tutti si ritengono al sicuro perché le due correnti del traffico sono divise, perché le carreggiate sono più larghe, perché la visibilità è sempre ampia, perché non c'è pericolo di sorprese che sbuchino a tradimento da una via laterale. Con tutto ciò non è detto che la fatica nervosa cui alludeva il professor Margaria sia completamente eliminata. Né è detto che, sul piano pratico, la guida non riservi anche qui danni e rischi. La fatica dei nervi, seppure meno accentuatamente, rimane poiché un'attenzione è sempre necessaria e all'attenzione si somma (specialmente in Italia!) il capriccio della competizione che in città, quando tutti debbono andare a dieci orari, è subito risolta con la vittoria puntuale dei ragazzini in



In questa cella le autoradio sono sottoposte ai più violenti sbalzi di temperatura, da -20 a +70 gradi e di umidità al 95%.



Severe prove di vibrazione controllano la resistenza dei materiali: per ore e ore ogni tipo di radio balla su questa macchina.



Dopo la vibrazione, la fatica: dita d'acciaio premono, per 20.000 volte di seguito la tastiera dell'autoradio.

bicicletta sulle più potenti auto sportive. In autostrada è diverso: molti, se non tutti, vogliono correre e questo significa sempre un pericolo, che cresce proporzionalmente alla velocità raggiunta o che si vorrebbe raggiungere. Lo sbandamento, conseguente a un colpo di vento o a un sobbalzo fra le corsie, la frenata subito a ridosso di un gruppo in sorpasso, per non parlare di un possibile scoppio del pneumatico, sono eventualità che aggravano il loro rischio via via che si corre di più. A parte il fatto, meno drammatico ma non per questo da sottovalutare, che un'auto tenuta al massimo dei giri per lungo tempo, senza respiro, si sfianca.

La radio e la velocità

Anche in questo caso l'intervento di una musica o di un notiziario agisce provvidenzialmente. Per istinto, appena accesa la radio, e tanto più se il programma lo interessa, il pilota diminuisce l'andatura. Ognuno nella sfera delle sue possibilità, dal pilota della piccola utilitaria a quello della sprint, allenta la pressione del piede sull'acceleratore e riduce la velocità. Saranno dieci, saranno venti chilometri l'ora: è comunque e sempre un guadagno poiché, mentre il tempo totale del viaggio non si allunga che in misura irrilevante per questa riduzione, incalcolabili vantaggi vengono conseguiti dal pilota, che guida più serenamente e quindi con maggiore sicurezza, dall'auto che sopporta una minore usura, dal traffico in genere che, nell'ipotesi di uno degli incidenti detti prima, registrerà, in ogni caso, dei danni meno gravi.

Queste ed altre ragioni, per esempio il vantaggio dell'informazione specifica sulle condizioni meteorologiche e di transitabilità delle strade, si sono unite a fatti di non trascurabile importanza: da un lato, con il rinnovamento dei programmi, la RAI ha trovato modo di soddisfare veramente la massa degli ascoltatori in automobile. Il secondo programma, che trasmette musica tutto il giorno, con brevissimi notiziari ogni sera, sembra fatto apposta per le autoradio. Dall'altro la riduzione del canone (2450 lire per il primo abbonamento annuale, e 500 lire di concessione governativa ogni altro anno successivo) ha riportato l'utenza radiofonica automobilistica al giusto limite della più completa accessibilità. Da tutto questo è nato l'ultimo boom del mercato, quello dell'autoradio. Come in ogni altra occasione simile, i mezzi e il desiderio di acquisto non mancano. Manca, piuttosto, l'informazione necessaria per decidere più opportunamente una scelta. È a questo punto che occorre, anzitutto, rilevare alcuni elementi di giudizio.

L'autoradio è uno strumento particolare che si distingue nettamente da ogni altro apparecchio radiofonico. La radio di casa ha tutto in se stessa e non chiede all'ambiente che la circonda nulla più di una presa di corrente e, al massimo, un'antenna fissa. L'autoradio deve funzionare invece in un ben curioso appartamento: un appartamento che corre, che vibra, che si arresta e riparte, ogni momento, fra gli sbalzi della strada e quelli ancora più duri della temperatura. Deve dividere, con questa casa viaggiante, tante cose importanti, a cominciare dalla fonte di energia che è la stessa batteria dell'auto. L'antenna. L'altoparlante, che non è più nell'apparecchio ma deve suonare da un'altra parte. E tutto questo fra scosse continue, crudelmente diverse dalla serena stabilità del mobile di casa.

La fabbricazione delle autoradio è pertanto un lavoro del tutto particolare che richiede alta specializzazione e speciali accorgimenti. Ma soprattutto richiede, per la migliore efficienza, una costruzione il più possibile adatta al tipo di macchina su cui dovrà essere montata. In questo senso le case nazionali costruttrici di autoradio e associate all'ANIE (l'Autovox, la Condor e la Voxson) hanno specializzato la loro produzione con risultati di evidente vantaggio per l'automobilista. Per ogni tipo più diffuso di automobile, queste Case hanno l'apparecchio radio espressamente realizzato: che cioè tiene conto di tutti quei particolari costruttivi della vettura che, nello stretto rapporto di relazione fra questa e l'apparecchio radio, possono essere sfruttati per una migliore ricezione. L'appartenenza all'ANIE, come già a suo tempo e tuttora per i normali apparecchi radio, conferisce alla produzione nazionale uno standard di alto e controllato livello tecnico e, particolare importante, garantisce il contenimento dei prezzi in limiti accessibili.



CATERINE SPAAK, LA GIOVANISSIMA STELLA DEL CINEMA, NON GUIDA SE NON HA L'AUTORADIO. «NELLE CODE», DICE, «IMPAZZIREI, SENZA UN PO' DI MUSICA.»

La scelta, fra i numerosi tipi di questa produzione, è quindi varia, di gusto e di prestazione. Alle autoradio tradizionali, seppure sempre più transistorizzate, si sono aggiunti i tipi cosiddetti anfibi, che cioè, inseriti alla corrente della batteria e all'antenna dell'auto, si comportano esattamente come un'autoradio; mentre, staccati dall'impianto della vettura, continuano a funzionare a pila, col vantaggio di poter essere trasportati dovunque, come le « radioline ».

Ognuno di noi ha provato, a questo proposito, una sua esperienza con la « radiolina »: una scatoletta simpatica, divertente, una buona compagna forse dovunque, ma purtroppo non più a bordo di un'auto. I più diligenti hanno affrontato il primo problema, quello della schermatura del motore: necessaria per non impazzire con i di-

sturbi. Come l'hanno risolto? Quasi sempre approssimativamente e quindi non senza rischio di inconvenienti: poiché la schermatura è assolutamente innocua (anzi, secondo taluni, perfino vantaggiosa per il motore) ma solo se è fatta a regola d'arte. Gli altri si sono arrangiati mettendo la radiolina lontano dal motore: col risultato di doversi fermare ogni momento per andare a regolare volume e sintonia, sempre in crisi per gli spostamenti della vettura. Le autoradio hanno superato, specialmente oggi, tutto questo. La ricerca delle stazioni è automatica, mediante pulsanti registrati per captare questo o quel programma. O elettronica, con un ricercatore che si mette in moto addirittura con un piccolo pedale, senza staccare le mani dal volante. O in entrambi i modi, per unire la sicu-

rezza del programma fisso all'avventura, ricca specie di sera, del programma estero. Un miracolo? Affatto. Il progresso, causa e a sua volta effetto di ogni boom, ha portato le autoradio a livelli di efficienza insperabili ancora qualche anno fa. La stazione straniera nitidamente captata, la ricezione perfetta in modulazione di frequenza, sono obiettivi che le nostre industrie hanno già raggiunto con i loro apparecchi, oggi sempre più frequentemente montati su ogni tipo di automobile. Anche perché, a conti fatti, l'autoradio è il capitale che si svaluta di meno, nel complesso di una vettura: è cioè una piccola spesa che rende una infinità di preziosi servizi, non ultimo quello di aumentare il valore dell'auto quando il padrone volesse cambiarla o rivenderla.

Nicola Orsini

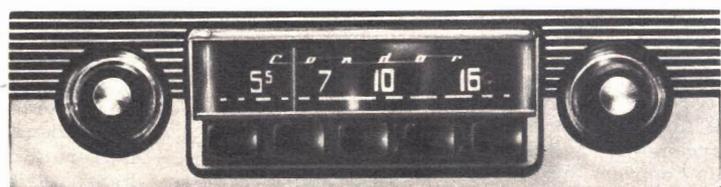
RILASSATI A 100 ALL'ORA!



con autoradio *Condor*

GK 2610 A SINTONIA AUTOMATICA

L'autoradio GK ha la possibilità di ricevere immediatamente una qualsiasi stazione fissata premendo uno dei cinque tasti frontali sui quali la stazione è stata disposta. Inoltre in esso sono previsti sia l'attacco per l'altoparlante ausiliario sia quello per il complesso fonografico.



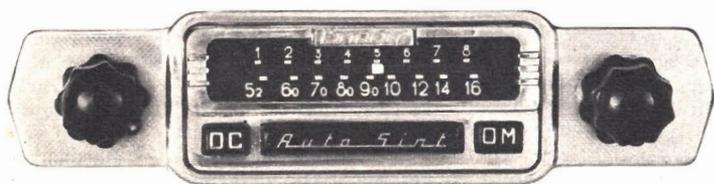
K 4 A SINTONIA ELETTRONICA

L'autoradio K 4 ha la possibilità di ricevere tutte le stazioni successivamente una dopo l'altra premendo uno dei due tasti centrali per la ricerca automatica locale o distante.



S 11 A SINTONIA AUTOMATICA

L'autoradio S 11 ha la possibilità di ricevere tutte le stazioni successivamente una dopo l'altra premendo il pulsante centrale.



studio dienne

DOTT. ING. G. GALLO
S. p. A. ELETTROMECCANICA

MILANO - VIA J. BARRI, 23 - TEL. 800.828-804.267-878.822

Condor