



Nella foto di D'Agata il catanese Paolo Amato che ha brevettato la sua invenzione

Una valvola per far frenare l'auto in emergenza

La rottura di un tubo di adduzione dell'olio ai cilindretti dei freni non influirà più sull'effetto della frenata: una valvola, appositamente creata, montata a monte del tubo, mantiene infatti intatta la capacità frenante del veicolo. Il meccanismo, adatto in particolar modo alle autovetture da corsa, ma applicabile anche alle auto di serie, è stato realizzato da un tecnico-motorista catanese, Paolo Amato, che ha ottenuto sull'invenzione un brevetto industriale che può avere applicazioni nel settore della sicurezza stradale.

Amato, 53 anni, collaboratore della redazione Motori del nostro giornale, esperto per i problemi inerenti l'inquinamento prodotto dai gas di scarico, perito del Tribunale nel settore motoristico, ha dedicato tutta la sua vita all'affascinante mondo dei motori, avendo iniziato a lavorare in questo campo già all'età di 30 anni. Amato è stato altresì titolare di officine autorizzate Alfa Romeo, Jaguar e Fiat.

Tornando al brevetto più recente - ne ha infatti al suo attivo ben sei, per i quali ha avuto contatti con diverse Case automobilistiche,

tra cui la Ferrari - nel caso di rottura, in un'auto, di uno dei tubi di adduzione dell'olio del sistema frenante alle pinze o ai cilindretti il liquido fuoriesce, il circuito si svuota e i freni non funzionano. Il meccanismo brevettato da Amato, dunque, permette, attraverso una valvola collegata a una sonda, la chiusura del circuito «imputato» mantenendo attiva la frenata nel restante sistema frenante.

Uno dei suoi brevetti Amato lo presentò nel corso di una puntata de «I Cervelloni», la trasmissione di Raiuno che era presentata da Paolo Bonolis. Si trattava dell'innesto e del disinnesto di ruote dagli autoveicoli prive dei tradizionali bulloni. Un altro brevetto Amato lo presentò a UnoMattina, rubrica allora condotta da Puccio Corona: sensori montati nei guard rail per segnalare in tempo reale a una centrale operativa eventuali incidenti sulle strade. L'auto, toccando il guard rail, avrebbe fatto scattare un segnale e quindi l'emergenza in quel preciso punto. E ancora un altro: Amato ha costruito un motore che, a parità di cilindrata, aumenta la potenza e abbassa i consumi di carburante. L'ultimo bre-

vetto al quale sta lavorando è un filtro elettrostatico che abbatte i fumi prodotti dai gas di scarico.

«Motoristicamente - dice Paolo Amato - l'ingegneria ha fatto passi da gigante e credo proprio che non si andrà molto oltre ciò che già è realtà. La ricerca va fatta nel settore dei carburanti, per ottimizzare le prestazioni dei propulsori, oggi tutti affidabili. I costruttori stanno studiando alimentazioni alternative, non tanto, come sostiene qualcuno, perché il petrolio si esaurirebbe presto, ma per abbassare la soglia d'inquinamento». Un cenno Amato lo fa anche sulla questione sicurezza. «Non è tanto importante abbassare i limiti di velocità per far diminuire il numero degli incidenti, quanto invece creare delle scuole guida in grado di insegnare, a chi deve prendere la patente, a condurre un veicolo anche in situazioni di difficoltà. La cosiddetta "guida sicura" che viene insegnata soltanto ad alcuni rappresentanti delle forze dell'ordine. Oggi, diciamocelo chiaramente, ci sono troppi imbranati sulle strade, e altrettanti ne fanno le spese... ».