

Numero 1/2017

IL NAVIGANTE



CISL Reti

Comunicazioni-Energia-Trasporti



In Questo Numero:



- Storia:**..... Il Caproni—Stipa
- Curiosità:**.....Il primo Computer della Storia
- Benessere:**..... Professioni e Diete Specifiche
- Salute:**.....Emergenza Meningite?Rivediamo di cosa si tratta
- RSA FIT CISL:**.....I Nostri recapiti
- Da Internet:**.....Link Interessanti
- Sindacato:**.....La nostra Agenda



Il Precursore dei Velivoli JET:

Il Caproni–Stipa



Lo Stipa-Caproni o Caproni-Stipa fu un innovativo velivolo sperimentale italiano degli anni trenta, che può essere considerato un precursore dei successivi aviogetti.

Caratterizzato da una sorta di fusoliera-carlinga-tunnel che racchiudeva un motore ed elica per aumentare l'efficienza del sistema propulsivo, dando all'aereo il nome caratteristico di ala a turbina poi chiamato elica intubata. Scherzosamente venne etichettato come "aereo botte", o "aereo barile".

Venne ideato dall'ingegnere Luigi Stipa, e fu realizzato come prototipo presso la Caproni di Milano Taliedo; effettuò pochi voli di collaudo prima di essere demolito nel 1933.

Esso è stato una tappa importante nell'evoluzione della propulsione a jet in aeronautica; ne può essere, infatti, considerato il precursore.

L'aeroplano in questione doveva servire come linea di sviluppo di una nuova idea per la propulsione aerea e avrebbe potuto portare al compimento pieno della turbina a reazione. Era frutto della mente dell'ingegnere Luigi Stipa, nato il 30 novembre del 1900 ad Appignano del Tronto, ufficiale dei servizi tecnici della Regia Aeronautica alla fine della I Guerra Mondiale, in possesso di due lauree (in ingegneria civile idraulica ed in ingegneria aeronautica).

Il tecnico-inventore aveva ideato tutta una serie di mezzi con la nuova conformazione del motore e delle eliche; il motore intubato era una concezione basata sull'idea che l'aria spinta dalle eliche e scaldata dal propulsore, oltre che compressa nel tunnel metallico della fusoliera, dovesse portare a vantaggi dinamici, anche perché il getto d'aria, uscendo dal condotto, investiva direttamente piani di coda e timone. Un aeroplano basato su questo principio è stato proposto, per esempio, dal Ceco pioniere dell'aviazione Gustav Viktor Finger nel 1893. Sfortunatamente Finger fallì nel raccogliere abbastanza fondi per esperimenti pratici. Fu raggiunto un accordo con la Caproni Taliedo e fu realizzato il primo esemplare: un traliccio in tubi metallici saldati racchiusi da un largo tunnel. Il motore fu un De Havilland Gipsy III da 120 CV, con cilindri in linea, carenato. L'elica, bipala, stava sull'asse centrale del tunnel e l'estremità delle pale stesse doveva quasi sfiorare il bordo d'entrata della larga fusoliera cava.

Dopo una breve serie di collaudi il velivolo venne accantonato. Fu demolito nel 1933. Stipa aveva nel cassetto anche altre versioni del suo aeroplano: un bimotore, un trimotore, un quadrimotore, in versione terrestre e idrovolante. Queste idee cercò di realizzare in Francia dopo l'insuccesso in Italia e le difficoltà acute avute con il regime fascista.

Molto tempo dopo sul Princetown University Press fu pubblicata nel 1959 la raccolta "High Speed Aerodynamics and Jet Propulsion". Nel dodicesimo volume fu scritto che:

(EN)

« "The Stipa Aero plane built by Caproni in 1932 should be classified as a Jet Aircraft. 'The Stipe Aero plane can be considered as a predecessor of the Jet Aircraft of today. »

(IT)

« L'aeromobile di Stipa costruito presso la Caproni nel 1932 può essere classificato come un aviogetto. Esso può essere considerato come un predecessore dei moderni aviogetti. »



L'ing. Stipa non aveva mai pensato ad un mono-motore per la sua elica intubata: l'esemplare costruito e provato voleva, nelle sue intenzioni, solo essere un banco di prova per modelli più complessi e pluri-motorizzati. In questi progetti le resistenze aerodinamiche non sarebbero state così rilevanti per il loro sviluppo.

Il governo italiano utilizzò solamente a fini propagandistici il progetto Stipa-Caproni, mostrandolo come un esempio del livello raggiunto dalla tecnologia aerea italiana, ma non volle, in modo miope, andare oltre nel suo sviluppo. Nessuno degli altri progetti che Stipa aveva ideato fu mai realizzato. Ciò malgrado le esperienze raccolte con lo Stipa-Caproni dettero influsso importante per lo sviluppo del Caproni Campini N.1 a propulsione jet.

I voli di prova dello Stipa-Caproni suscitarono molto interesse nel mondo accademico dell'epoca, tanto che il lavoro Stipa fu studiato ed ulteriormente sviluppato in Francia, Germania, Italia, Regno Unito ed anche dal Comitato Nazionale per l'aeronautica degli Stati Uniti. La Francia, progettò, ma mai costruì, un bombardiere notturno avanzato basato su un progetto di Luigi Stipa nella metà degli anni 1930.

La SAI Ambrosini nel 1938 concepì un bombardiere a grande raggio B.G.R. ispirandosi alle idee dello Stipa, progettò infatti il SAI Ambrosini 404 con 4 motori posti in tandem intubati in due vani sulle ali.

Alcune delle idee dell'inventore e del suo prototipo sperimentale Stipa-Caproni furono integrate nella progettazione di vari aerei successivi come il caccia tedesco Heinkel T del 1940.

Il motore turbofan moderno è considerato da alcuni storici dell'aviazione come un discendente diretto dell'elica intubata dell'aeromobile sperimentale Stipa-Caproni.

Questo velivolo permise di verificare l'equivalenza alare della fusoliera tubolare, la quale permette di ridurre la superficie alare a parità portanza. L'aspetto del velivolo risultava fortemente condizionato dalla nuova conformazione, tanto che fu chiamato scherzosamente l'aereo botte o aereo barile; infatti, il risultato di questa idea rivoluzionaria per l'epoca, era un grosso cilindro/fusoliera con un diametro di circa tre/quattro volte più ampio rispetto a quello di una fusoliera di un aereo normale, proprio perché doveva contenere al suo interno il motore e l'elica.

Questo largo tubo, in virtù della sua particolare conformazione e profilo, poteva essere considerato come un'ala circolare. Effettivamente, dalle esperienze effettuate al tunnel con diversi modelli di fusoliera tubolari risultava che col solo tubo si otteneva una certa portanza ed un'efficienza aerodinamica pari a 3,4.

Esso dava l'idea di una forte sproporzione fra il corpo dell'apparecchio e l'apertura alare. Molto sviluppato in altezza, il piano verticale del timone di coda che doveva superare il diametro del tunnel.

I posti di pilotaggio erano due, disposti aperti in tandem sopra la struttura della fusoliera.

Strutturalmente lo Stipa-Caproni era una macchina molto semplice, costruita prevalentemente in legno, con la fusoliera che aveva la forma tipica di un tubo di Venturi, con le superfici interne ed esterne rivestite di compensato e incollate allo scheletro interno. L'ala del monoplano, posizionata proprio a metà della fusoliera, era a sezione sottile e rinforzata da tiranti collegati alla fusoliera.

Gli organi di coda erano collegati direttamente ai bordi posteriori del tubo di Venturi che costituiva la fusoliera. Erano completamente immersi nel flusso in uscita dalla fusoliera, per migliorare la manovrabilità.

Il motore, da 120 CV, era montato su una struttura di tubi d'acciaio all'interno del tubo di Venturi, e spingeva un'elica che sporgeva appena dal bordo anteriore del tubo della fusoliera. Gli occupanti erano alloggiati in due posti aperti in tandem nella parte superiore della fusoliera e godevano di un'ottima visibilità.

A FLYING VENTURI TUBE



Il velivolo era basso, con carrello principale fisso ed un ruotino di coda, e appariva come se fosse accovacciato sul terreno. Era dipinto con i tipici colori blu e crema in uso sugli aeromobili da corsa del periodo in Italia. Sul timone portava i colori della bandiera italiana. I limiti aeronautici riscontrati sul prototipo, era previsto che sarebbero stati superati nei

successivi progetti di Stipa. L'aumento del diametro dell'elica a parità di regime di rotazione porta ad un aumento del flusso dell'area convogliata con un fattore moltiplicativo. Questo fatto avrebbe comportato, realizzando aeromobili più grandi del prototipo testato, una riduzione relativa della sezioni dei tubi Venturi, tali da poter essere alloggiati in ali di sezioni più ampie.

L'ingegnere Stipa aveva speso molti anni a studiare matematicamente l'idea, mentre lavorava presso la Divisione Progetti del Ministero dell'Aeronautica italiana. Questo gli aveva permesso di determinare la massima efficienza della superficie interna del tubo di Venturi che serve per avere la forma ottimizzata di un profilo alare.

Il design dello Stipa-Caproni era molto simile a quello dei moderni motori a reazione e infatti, dopo aver brevettato il suo progetto in Italia, Germania e Stati Uniti nel 1938, Stipa rimase convinto che il razzo tedesco e la tecnologia del getto (in particolare la bomba volante V1) utilizzassero la sua invenzione brevettata, senza tuttavia riconoscergliene il merito.

Le rivoluzionarie idee dello Stipa furono osteggiate e ritenute irrealizzabili dagli esperti nazionali dell'epoca, cosa che fa dire a Giorgio Evangelisti nel suo libro: Luigi Stipa, Un sogno lungo una vita Ed. Olimpia: *"Una genialità indiscutibile, della quale Stipa non poté tuttavia mai raccogliere i frutti."*

L'aereo venne completato nel 1932 a Milano Taliedo e il primo volo fu effettuato il 7 ottobre dello stesso anno, ai comandi il pilota collaudatore Domenico Antonini. Il collaudatore scrisse poi che il decollo fu facile dopo una corsa di 180 metri, l'aereo prese quota rapidamente senza vibrazioni e fu difficile portarlo fuori rotta. Il velivolo era capace di una velocità massima di 131 km/h. Il design dell'elica intubata aveva effettivamente fatto aumentare l'efficienza del motore, come Stipa aveva calcolato, e la forma a profilo alare dell'interno del condotto stesso, che garantiva una portanza addizionale, consentiva anche una velocità di atterraggio molto bassa, appena 68 km/h. La soluzione, inoltre, consentiva allo Stipa-Caproni di raggiungere un più alto tasso di salita rispetto altri velivoli a parità di potenza e di carico alare. Il posizionamento del timone e degli equilibratori proprio a valle del flusso di scarico sul bordo d'uscita del tubo, impartiva all'aeromobile migliori caratteristiche di stabilità in volo, anche se successivamente si dovette aumentare le loro dimensioni per migliorare la manovrabilità.

Lo Stipa-Caproni dimostrò di essere notevolmente più silenzioso rispetto agli aerei convenzionali del tempo, ma l'elica intubata aumentava la resistenza aerodinamica riducendo così i vantaggi derivanti dalla migliorata efficienza del motore. La velocità massima del velivolo era stata di soli 131 km/h.

Quando fu completato il collaudo iniziale, la Regia Aeronautica prese il controllo dell'aereo e lo trasferì a Guidonia Montecelio per una breve serie di voli di collaudo ulteriori, assegnandogli il numero di registrazione MM.187.

Nelle prove successive furono riscontrate stabilità del velivolo e le prestazioni nei momenti critici del decollo e dell'atterraggio. Durante lo sviluppo e i voli che seguirono, fu deciso di carenare le ruote e aumentare le dimensioni di timone e piani di coda. Trasferito al Centro Studi ed Esperienze di Montecelio, lo Stipa-Caproni fu sottoposto ad altri esperimenti.

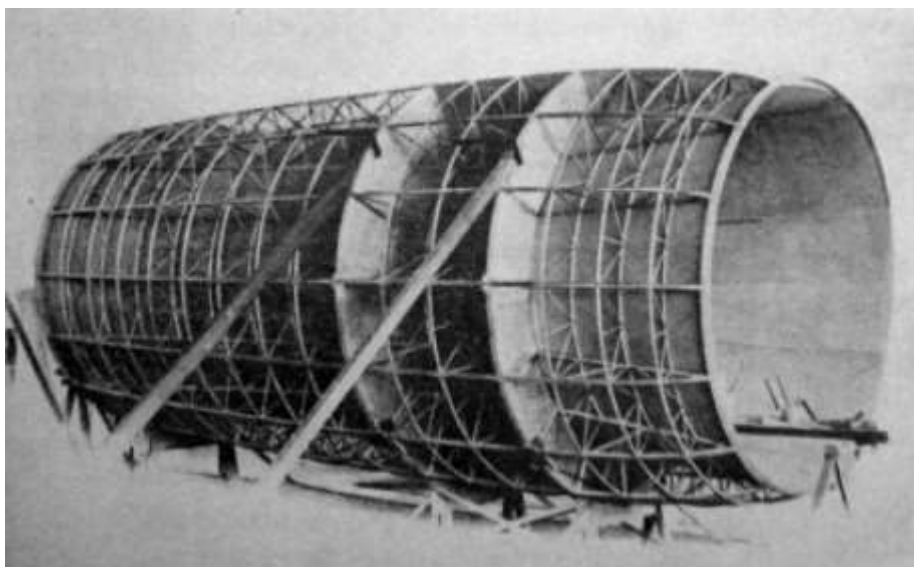
Come tutti i piloti dei test riferirono, l'aereo era molto stabile in volo, tanto che era difficile operare cambiamenti di rotta. Inoltre i piloti collaudatori furono favorevolmente sorpresi dalla velocità di atterraggio molto bassa e dalla conseguente possibilità di piste di atterraggio molto brevi. Malgrado ciò si decise che nel complesso i vantaggi non ne giustificavano lo sviluppo.

L'unico esemplare costruito venne demolito nel 1933 ma attualmente esiste una replica.



In Australia, Lynette Zuccoli e la Aerotect Queensland progettaron una replica in scala 3/5 dello Stipa-Caproni, del tutto simile all'originale anche in termini di livrea e contrassegni, alimentato da un motore da corsa italiano Simonini. La replica, marche VH-SCZ e cn SC1-R, è stata costruita nel 1998, e nell'ottobre 2001 è riuscito a fare due voli di prova con Bryce Wolff ai comandi. Ogni volo è stato di circa 600 metri (660 iarde) ed ha raggiunto un'altitudine di circa 6 metri (20 piedi). La segnalazione di Wolff è stata che la replica in volo era molto stabile, conformemente a quanto i piloti collaudatori italiani avevano riferito dell'aereo originale, 69 anni prima.

La replica non venne più riportata in volo ed è adesso esposta in mostra statica presso l'aeroporto di Toowoomba, nel Queensland.



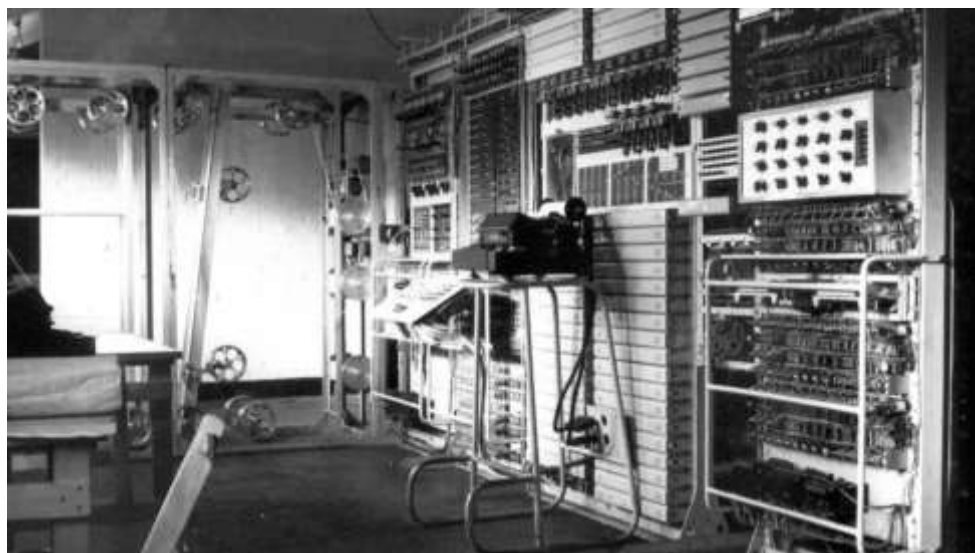
Curiosità.....

chi ha inventato il primo Computer?



Il primo computer elettronico e programmabile si chiamava Colossus. Fu inventato dagli inglesi durante la Seconda guerra Mondiale per decifrare i messaggi segreti dei nemici tedeschi . Il suo aiuto fu indispensabile per far vincere la guerra agli Alleati. Infatti quella macchina ogni giorno era in grado di decifrare 4 mila messaggi segreti degli eserciti nemici.

Potentissimo? Nemmeno per sogno, almeno se confrontato con computer di oggi. Il Colossus (che costava milioni ed era grande quanto un appartamento, foto a destra), non arrivava nemmeno a paragonare la potenza di un moderno telefono cellulare (che costa 50 euro e sta in tasca)!



Questo primo computer a "valvole" (le antenate dei microchip che oggi fanno funzionare tutti i gadget elettronici) era considerato così importante e segreto che il primo ministro britannico Winston Churchill, dopo la guerra, lo fece distruggere. Su tutta l'operazione impose il segreto di Stato (il segreto più segreto che c'è), facendo perfino bruciare i progetti di costruzione! Tutta la storia di come è stato sviluppato il progetto e del geniale scienziato che ne fu l'inventore, Alan Turing, è raccontata in un bellissimo film del 2014, "The imitation game".



Nel 2007 Colossus è stato fedelmente ricostruito nello stesso luogo dove venne utilizzato (foto a sinistra), a Bletchley Park, una località a nord di Londra tra le università di Oxford e di Cambridge. In questo luogo, a partire dal 1939, per costruire Colossus il governo inglese aveva radunato i più brillanti matematici delle due università, tra i quali Alan Turing, padre dell'intelligenza artificiale.

Facevano parte dello staff anche latinisti, egittologi, campioni di scacchi e di parole crociate. Il loro compito era quello di decifrare le...

indecifrabili comunicazioni dell'esercito nazista e dei loro alleati italiani e giapponesi.

La nutrizionista confessa: "Ogni professione ha la sua dieta specifica"



La nutrizionista Serena Misorri ha spiegato che ogni tipo di impiego lavorativo ha una dieta precisa tarata sul tipo di attività

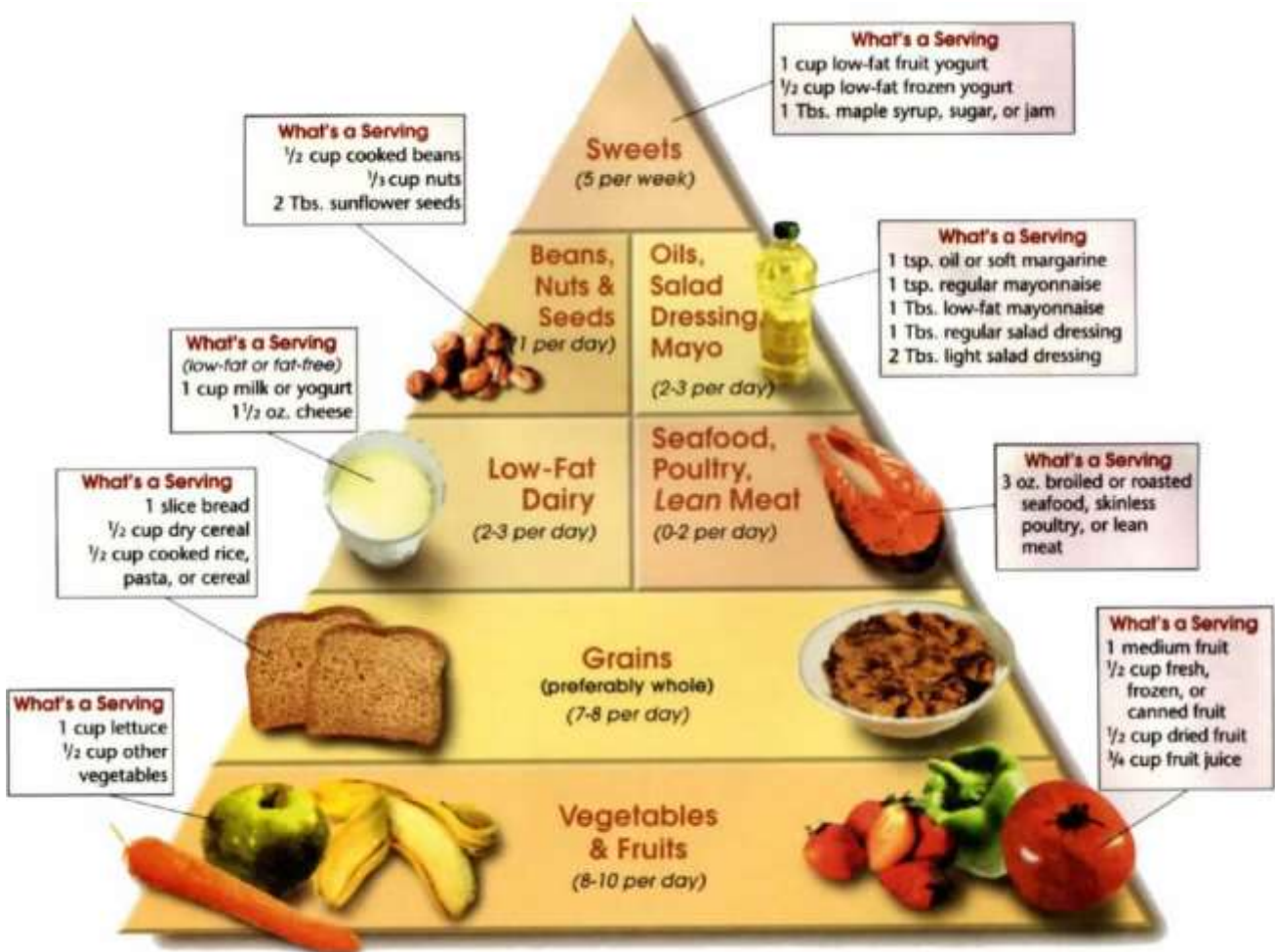
Dimmi che lavoro fai e ti dirò cosa mangiare per restare in salute: ecco le diete specifiche della nutrizionista Serena Misorri. Ogni professione implica ritmi di vita differenti e di conseguenza anche il tempo dedicato ai pasti cambia. La specialista in endocrinologia, diabetologia e nutrizione, Serena Misorri, ha voluto regalare alcuni suggerimenti per un'alimentazione sana basata su occupazioni e stili di vita diversi. L'esperta spiega che "in base al proprio lavoro ed al proprio biotipo di appartenenza è possibile ottimizzare la dieta, in modo che il cibo ci supporti correttamente e ci mantenga efficienti, operativi e carichi di energia per tutto il giorno".

Un'alimentazione non corretta fa aumentare in primis il peso, ma anche lo stress e, non per ultimo, è dannosa per la salute. Ogni professione ha una sua dieta-tipo, anche se bisogna sempre considerare ogni persona come caso a sé. Vediamo alcune diete "su misura" per alcune professioni.

- ◆ **Impiegati:** "In generale, trascorrono la giornata seduti e rientrano a pieno titolo nella categoria dei lavoratori sedentari. Tendono ad avere ritenzione idrica agli arti inferiori, gonfiore alle caviglie e indolenzimenti dietro il ginocchio. Hanno una digestione laboriosa a causa della posizione e dello scarso movimento. Il pranzo non deve essere troppo abbondante, ma dovrebbe essere composto da cereali integrali, proteine magre e verdura a foglie piccole di più facile digestione con olio extra vergine d'oliva e semi di lino ricchi di omega 3".
- ◆ **Casalinghe:** "Svolgono uno dei lavori più impegnativi fisicamente consumando molte calorie, ma rischiano di veder appesantire la propria linea a causa di pasti irregolari, sia per tempistiche sia per quantità. Spesso mangiano mentre cucinano e spazzolano via dal piatto ciò che lasciano i figli, pur avendo già consumato la propria porzione. Non devono saltare la colazione, ma considerarlo il pasto principale e renderlo ricco di fibre, carboidrati a medio basso indice glicemico, proteine e grassi sani come un porridge di fiocchi d'avena con crema di mandorle, bacche di goji o mirtilli e lamponi freschi, che sazia a lungo e mantiene stabili i livelli di energia. Fare spuntini leggeri con frutta fresca di stagione e pranzi e cene prediligendo proteine magre e verdura".
- ◆ **Liberi professionisti:** "Che svolgano un lavoro sedentario o in continuo movimento, resteranno sempre stressati. Questo deriva dalla necessità di rinnovarsi sempre ed essere competitivi offrendo il prodotto migliore. Tendono a saltare i pasti e a mangiare quando capita senza rispettare gli orari canonici, ma anche a soffrire d'insonnia, sono irrequieti e sempre preoccupati della loro performance. La loro dieta dovrebbe avere una colazione molto nutriente e che mantenga stabili i livelli di energia per gran parte della giornata ed una cena consumata lentamente ed in modo rilassato entro le 21. A colazione, prediligere il salato: pane tostato integrale o ai cereali o senza glutine con uova biologiche in camicia, strapazzate con erbe aromatiche, fresca ed oleosa, tisana energizzante ed antiossidante con tè verde, limone e zenzero.

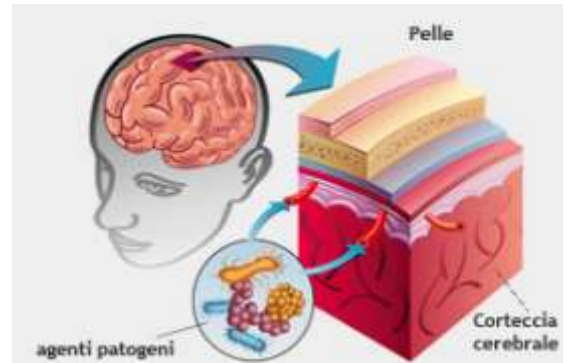
Per il pranzo orientarsi sulle insalate e a cena zuppe calde e fredde con legumi e verdure o cereali integrali, carne o pesce fresco piccolo, ricco di omega 3 e meno inquinato e verdura cotta che è di più facile digestione".

- ◆ **Commercianti e commesse:** "I commercianti trascorrono gran parte della loro giornata in piedi e alla sera sono pieni di dolori. I pasti sono spesso consumati in piedi velocemente in pochi minuti di pausa pranzo o poco prima di iniziare il turno, in momenti in cui spesso non si ha ancora fame. Il pomeriggio o appena tornati a casa, utili frullati drenanti ed antinfiammatori a base di ananas con tutto il torsolo, che contiene bromelina, antiedemigeno ed anticellulite, infuso di tarassaco, menta e cetriolo. Fare una colazione abbondante con frutta fresca, frutta oleosa anche una manciata, tè verde e cercare di pranzare seduti, impiegando almeno 20 minuti masticando a lungo, se possibile sollevare i piedi posizionandoli su un supporto rigido almeno all'altezza delle ginocchia. Prediligere una cena ricca di verdure e proteine quali salmone, acciughe, sardine, merluzzo o carne magra da allevamento biologico o uova".
- ◆ **Medici, personale sanitario, autisti (autobus, treni), Piloti di Aerei:** "Dovrebbero mangiare anche durante i turni di notte almeno ogni 3-4 ore per mantenere stabili le risorse energetiche e ridurre i cali di forza, combattere la stanchezza e lo stress. Utili spuntini ricchi di proteine, carboidrati e lipidi anche sotto forma di pasti sostitutivi. In questo modo la digestione non è sovraccaricata e lascia liberi di svolgere al meglio il proprio lavoro. Consumare un'abbondante colazione, preferibilmente salata, ricca di frutta, verdura, cereali integrali e proteine. A fine turno, cercare di riposare almeno due ore per far abbassare la produzione degli ormoni dello stress, prima di riprendere le normali attività,



Emergenza Meningite?

Rivediamo di cosa si tratta....



La meningite è un'infezione delle membrane (meningi) che avvolgono cervello e midollo spinale; può avere complicanze molto gravi. La meningite riconosce principalmente cause infettive, ma esistono anche meningiti non infettive (es. da farmaci, da neoplasia).

La forma di natura infettiva può essere virale, batterica o fungina:

la meningite virale, detta anche meningite asettica, è quella più comune: di solito non ha conseguenze gravi e si risolve nell'arco di 7-10 giorni. Gli agenti patogeni più frequenti sono herpesvirus ed enterovirus

la meningite batterica è più rara ma estremamente più grave e può avere anche conseguenze fatali

la meningite da funghi o miceti si manifesta soprattutto in persone con deficit della risposta immunitaria e può rappresentare un pericolo per la vita

Il periodo di incubazione della meningite varia a seconda del microorganismo causale.

Nel caso di meningite virale, esso va dai 3 ai 6 giorni, per la forma batterica dai 2 ai 10 giorni.

La malattia è contagiosa solo durante la fase acuta dei sintomi e nei giorni immediatamente precedenti l'esordio.

microrganismi più frequentemente causa di meningiti batteriche sono tre:

- ***Neisseria meningitidis*** (meningococco) è un ospite frequente delle prime vie respiratorie. Dal 2 al 30% della popolazione sana alberga meningococchi nel naso e nella gola senza presentare alcun sintomo e questa presenza non è correlata ad un aumento del rischio di meningite o di altre malattie gravi. Si trasmette da persona a persona attraverso le secrezioni respiratorie e la principale causa di contagio è rappresentata dai portatori sani del batterio: solo nello 0,5% dei casi, infatti, la malattia è trasmessa da persone con malattia clinicamente manifesta. Esistono 6 diversi sierogruppi di meningococco responsabili di patologie gravi nell'uomo: A, B, C, W-135, Y e, raramente, X. In Italia e in Europa, i sierogruppi B e C sono i più frequenti. I sintomi sono gli stessi delle altre meningiti ma, nel 10-20% dei casi, la malattia ha un andamento rapido ed acuto, a decorso fulminante, che può portare al decesso in poche ore, anche in presenza di una terapia adeguata. I malati sono considerati contagiosi per circa 24 ore dall'inizio della terapia antibiotica; la contagiosità è, comunque, bassa e i casi secondari sono rari. In presenza di meningite è indicata la profilassi antibiotica dei contatti stretti. Nel caso di malattia invasiva da meningococco sono considerati contatti stretti coloro che, nei 7 giorni precedenti:
 - abbiano condiviso l'abitazione o un ambiente di studio (la stessa classe) o di lavoro (la stessa stanza) o lo stesso mezzo di trasporto per viaggi di alcune ore;
 - abbiano dormito nella stessa casa o mangiato allo stesso tavolo del malato;
 - abbiano avuto contatti con la sua saliva (attraverso baci, stoviglie, spazzolini da denti, giocattoli) o abbiano avuto contatti ravvicinati (per esempio in condizioni di sovraffollamento o in discoteca)

- siamo stati direttamente esposti alle secrezioni respiratorie del paziente (per esempio durante manovre di intubazione o respirazione bocca a bocca).

La sorveglianza sanitaria dei contatti è importante per identificare chi dovesse presentare febbre o altri sintomi suggestivi, in modo da diagnosticare e trattare rapidamente eventuali ulteriori casi e per impedire la trasmissione del batterio ad altri individui. In presenza di un caso di malattia da meningococco, il periodo della sorveglianza sanitaria è di 10 giorni dall'esordio dei sintomi nel paziente.

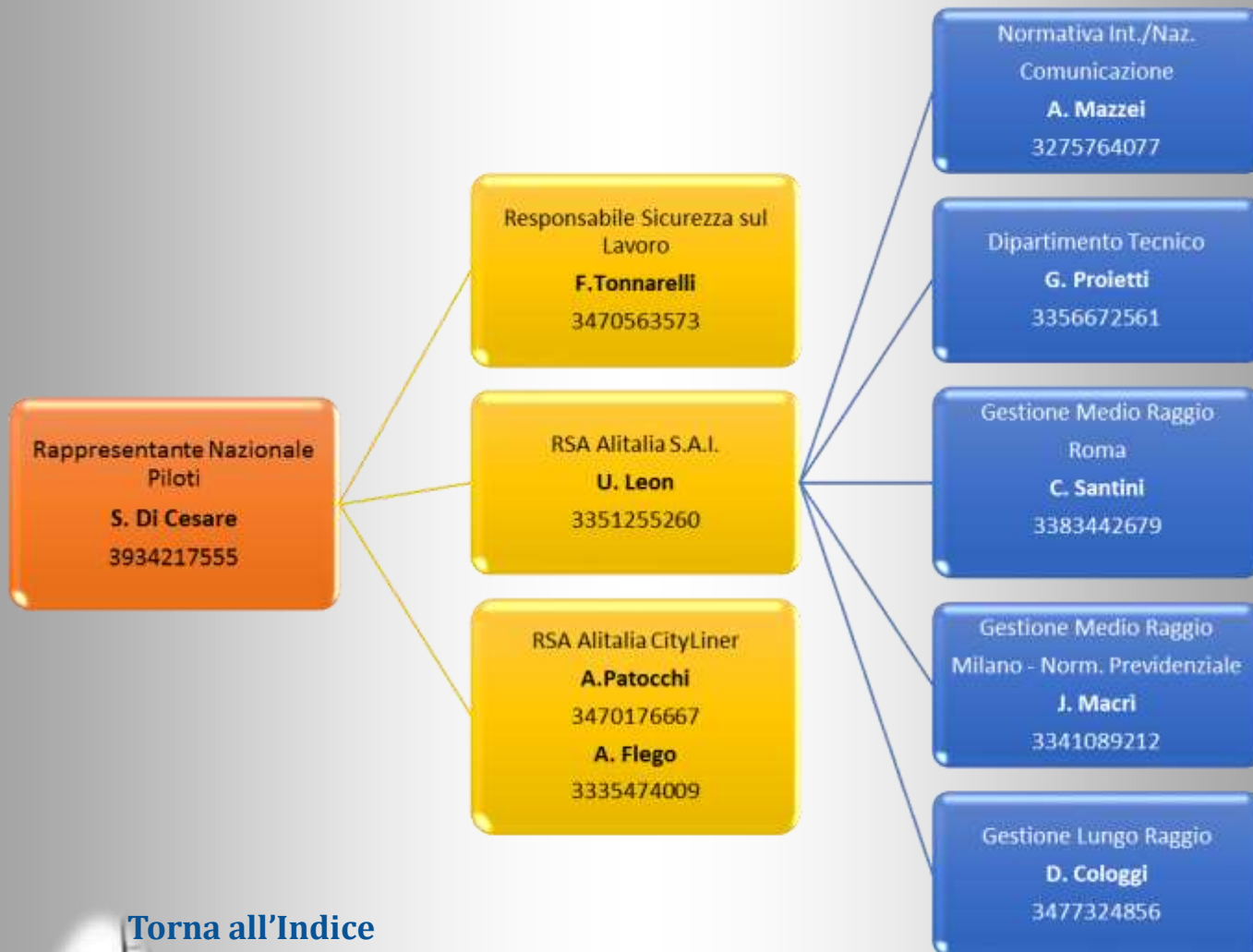
- ***Streptococcus pneumoniae*** (pneumococco) è l'agente più comune di malattia batterica invasiva. Oltre alla meningite e alla sepsi, può causare polmonite o infezioni delle prime vie respiratorie, come l'otite. Come il meningococco, si trasmette per via respiratoria, ma lo stato di portatore è molto comune (5-70% della popolazione adulta). Le meningiti e le sepsi da pneumococco si presentano in forma sporadica e non è indicata la profilassi antibiotica per chi è stato in contatto con un caso, poiché non si verificano di norma focolai epidemici.
- ***Haemophilus influenzae*** (emofilo o Hi) era, fino alla fine degli anni novanta, la causa più comune di meningite nei bambini fino a 5 anni di età. Con l'introduzione della vaccinazione contro il sierotipo "b" (Hib) i casi di meningite e di sepsi, causati da questo batterio, si sono ridotti moltissimo. In caso di meningite o sepsi è indicata la profilassi antibiotica dei contatti stretti e in particolare dei conviventi, sebbene il rischio di un secondo caso dopo quello indice sia molto basso.

I principali fattori di rischio della meningite batterica sono:

- ◇ l'età: la malattia colpisce soprattutto i bambini e le persone anziane. Il meningococco colpisce anche i giovani
- ◇ la stagione: le malattie batteriche invasive sono più frequenti tra l'inizio dell'inverno e la fine della primavera (stagione fredda)
- ◇ la vita in comunità: persone che vivono o lavorano in ambienti comuni, come gli studenti nei dormitori universitari o i militari in caserma, hanno un rischio più elevato di contrarre meningite da meningococco e da Hi
- ◇ il fumo e l'esposizione al fumo passivo
- ◇ alcune patologie di base (tra cui le immunodeficienze) e altre infezioni delle prime vie respiratorie, possono aumentare il rischio di malattia meningococcica. Soggetti affetti da anemia falciforme, asplenia funzionale o anatomica, HIV, immunodeficienze congenite o acquisite, gravi cardiopatie, malattie polmonari croniche, gravi epatopatie, diabete insulino dipendente, fistole liquorali sono ad aumentato rischio di malattia da pneumococco. Le immunodeficienze sono i principali fattori di rischio per le infezioni da Hi.



La nostra struttura al Vostro Servizio!



[Torna all'Indice](#)



Responsabile ALA ROTANTE:

Giuseppe Ciferri

3477201082



rsacislrisponde@gmail.com



Dal Mondo di Internet



[Torna all'Indice](#)



La nostra Agenda



Ricordiamo a tutti Voi che il nostro prossimo incontro con tutti i nostri Delegati, che saranno a Vostra completa disposizione, si terrà il giorno **23 di Gennaio** presso il **CRAL AdR**, sito in **Via dei Fratelli Wright** (Aeroporto di Roma-Fiumicino).



NON CI AVEVO MAI PENSATO



[Torna all'Indice](#)



FIT CISL Personale Navigante

Via Antonio Musa, 4 – 00161 ROMA

Tel. 06 44286 354 – fax 06 44286 410

fit.trasportoaereo@cisl.it

A cura di Alberto Mazzei

