

SOS Musica

perché se studio Storia dell'Arte non mi insegnano nulla di Musica?

Tutte le volte che passano una canzone alla radio o accendete il vostro iPod, voi **sentite** la musica oppure la **ascoltate**? Penserete che io sia un idiota a porvi questa domanda, ma in realtà c'è molta differenza tra i due verbi.

Già, perché ascoltare vuol dire fare attenzione, entrare in empatia, provare emozioni quando si sente qualcosa. Anche se una canzone sembra stupida o noiosa, merita sempre di essere ascoltata. Parlo di canzoni, non di artisti, per il semplice fatto che per la maggior parte delle persone la musica da ascoltare è legata al nome di un artista. La stessa identica canzone che piace, se uscisse interpretata da uno sconosciuto non se la filerebbe nessuno. Questo non perché sono tutti ottusi, ma perché c'è troppa ignoranza in materia, nelle materie scolastiche delle scuole superiori non c'è Educazione Musicale e spesso alle scuole medie viene persino trattata subdolamente o comunque in modo poco coinvolgente.

Ecco perché nasce questa pagina. Nasce per darvi almeno un minimo di spirito critico. Tante volte, tante persone che ho conosciuto mi hanno chiesto "Ma come fai a scrivere una canzone?". Ecco, non dico che grazie a questo angolo del giornalino scolastico lo imparerete. Ma almeno, se io mi mettessi a spiegarvelo, non mi guardereste come se stessi parlando in gaelico.

LA SCALA MUSICALE: TONI, SEMITONI & CO.

Tutti sanno che le note musicali sono 7, sono pochi però a sapere che le note in realtà sono 12... ecco le mancanti:

DO#/REb	RE#/MIb	FA#/SOLb
SOL#/LAB	LA#/SIB	

Il simbolo # si legge "*diesis*", mentre b indica "*bemolle*". Chiamare la stessa nota, per esempio, DO# o REb non fa alcuna differenza, sono due modi diversi per identificare la stessa nota, che si posiziona tra il DO e il RE. Questo vale per tutte e 5 queste "nuove" note. Vi starete però tutti chiedendo perché non esistano né il MI#/FAB né il SI#/DOb.

Un suono è prodotto da una vibrazione avente una certa frequenza, dunque, anche lo "spazio" tra una nota e l'altra può essere misurato. Nella musica questa unità di misura si chiama **semitono**. Due semitoni equivalgono a un **tono**. Ecco come funziona questa "distanza" tra le note.

DO -> DO#/REb = 1 semitono
DO -> RE = 2 semitoni = 1 tono

Non esistono né il MI#/FAB né il SI#/DOb perché:

MI -> FA = 1 semitono
SI -> DO = 1 semitono

Alla prossima lezione!

-Luca Cirio

Formula 1: novità 2009

Propongo agli appassionati di motori, un riassunto di tutte le principali modifiche apportate al regolamento per la prossima stagione, direttamente dal sito ufficiale della Formula 1.

Dopo dieci anni tornano in F1, in aggiunta alle solite gomme intagliate da pioggia, le gomme completamente lisce (slick): questo permetterà alle vetture di guadagnare circa il 20% di aderenza. Saranno di due mescole, come le precedenti. Le monoposto 2009 hanno la possibilità di implementare il KERS (Kinetic Energy Recovery System) per aumentare le prestazioni. Si tratta di un processo che recupera l'energia cinetica prodotta dall'azione frenante delle ruote. Tale energia viene recuperata per caricare una batteria elettrica o un volano meccanico e messa a disposizione del pilota che potrà utilizzarla, premendo un apposito pulsante (boost), guadagnando circa 80 cavalli. Tuttavia questo aumento potrà durare al massimo 7 secondi al giro; inoltre il sistema KERS è molto pesante, e questo potrebbe pareggiarne in parte i benefici. Nell'ottica di contenimento costi, è diventato obbligatorio che il motore di una monoposto debba durare almeno per tre Gran Premi. Sono allo studio anche delle possibilità di standardizzare i motori.

Le modifiche sostanziali riguardano, oltre al motore come accennato sopra, l'aerodinamica, con una profonda revisione di tutte le parti della vettura e l'eliminazione di tutte le appendici laterali che nel corso degli anni erano andate a popolare le fiancate, la parte anteriore e quella posteriore, immediatamente

davanti alle ruote.

L'ala anteriore ora dovrà essere più bassa (dai precedenti 15 agli attuali 7,5cm da terra) e larga tanto quanto la monoposto, con misure minime di 140 e massime di 180 cm, e con flap regolabili direttamente dal pilota, che potrà modificarne l'incidenza al massimo due volte al giro, giostrando tra 6 gradi di inclinazione. Alla crescita dell'alettone anteriore farà da eco una diminuzione della dimensione dell'ala posteriore (da 100 a 75cm) e una crescita in altezza (da 80 a 95 cm), con la possibilità di dare più incidenza ai profili e recuperare carico aerodinamico in caso di necessità. Le ali posteriori dovranno essere più alte e strette, con una riduzione di 25cm di larghezza. Le variazioni introdotte consentiranno di limitare le turbolenze che investono una vettura in scia ad un'altra; le macchine potranno quindi viaggiare più vicine tra loro senza che l'aerodinamica ne venga compromessa, cosa che provocava un consumo anomalo ed eccessivo dei pneumatici.

Le premesse per un maggiore spettacolo rispetto al passato, con lotte più serrate tra i piloti ci sono, a beneficio di una Formula 1 che, nelle ultime stagioni, ha dovuto fare i conti con le critiche di chi la accusava di essere diventata noiosa (ultima gara del 2008 a parte), specie se confrontata con MotoGP e Superbike.

-Marco Rattenni