APPASSIONATE DICHIARAZIONI DI ANNA MARIA ORTESE E SALVATORE QUASIMODO

Una scrittrice e un poeta bollano l'orrore delle armi termonucleari

"Siamo stanchi di uomini che sospendono il fulmine sugli altri uomini" - "L'intelligenza deve lottare e lotterà perchè questo «robot» mostruoso non sia lanciato sulla vita"

Il movimento di opinione pubblica sviluppatosi nelle diverse nazioni per chiedere la interdizione di tutti gli strumenti di sterminio atomico, e in particolare delle armi termonucleari, ha trovato profondo riscontro tra gli uomini di cultura italiani. Specialmente significative in questo senso sono le nobili dichiarazioni, che qui pubblichiamo, dovute alla scrittrice Anna Maria Ortese e al poeta Salvatore Quasimodo.

Una civiltà è in crisi quando, giunta al limite massimo del suo sviluppo ed esaurito ogni motivo naturale di accrescimento, si sforza, per una specie di meccanicità residua, di vitalità già inorganica, di mantenere con mezzi artificiali un potere e un dominio che non hanno più alcuna giustificazione, essendo scaduta da un pezzo la loro necessità. Come sempre in questi casi, l'eccesso, l'esasperazione dei mezzi atti a riconfermare il potere, il ricorso al terrore in luogo di un esame acuto e coraggioso della situazione, la rinunzia al colloquio, a una parola d'altra parte non più facile e persuasiva, sono i segni sicuri dell'oscuramento di quelle forze mentali e morali che nel singolo come nella comunità risultano indispensabili all'equilibrio, a una reale sopravvivenza.

A. M. Ortese (al cui fianco è Rèpaci) mentre riceve il secondo Premio Viareggio '53

Invece di fermarsi e riflettere intorno alle possibilità di salvezza, di abbracciare con uno sguardo profondo la situazione nella sua verità, l'uomo che si sente in pericolo ma non trova più in sè la chiarezza necessaria per affrontarlo, nè soprattutto il conforto di una convinzione morale superiore a quella dell'avversario, si agita, va in collera, minaccia, e, in una parola, peggiora rapidamente e senza rimedio, in una sorta di progressivo abbagliamento, la propria posizione.

Così una civiltà, un Paese, che sono il complesso di milioni di individui, si comportano nel caso medesimo, e la loro morte non è affatto, come temono, nei principi, le istituzioni, il graduale delinearsi e affermarsi di civiltà e Paesi di tendenze contrarie, ma piuttosto in loro stessi, nella gratuità dei loro motivi, denunziata appunto da quell'irrigidimento e sfaldamento della ragione, quella impossibilità del colloquio, quelle convulsioni, quella paura, dal sospetto che si traduce in accusa, dalla coscienza che cede all'odio, dall'odio che escogita infine i mezzi più paradossali per raggiungere, non importa a quale prezzo — se anche di una distruzione totale — una distruzione parziale.

Giunto uno stato d'animo a tale punto, da non concedere esitazioni di fronte a conseguenze che rischiano di travolgere gli stessi motivi di una decisione, di cancellare non solo i presunti avversari e lo stesso territorio della lotta — in questo caso la terra intera — ma anche coloro che la impongono, è evidente che non si può più parlare di una «civiltà che si difende», perchè incompatibile con la civiltà è il furore, inconcepibile lo sterminio, soprattutto assurdo il suicidio.

Sappiamo tutti, oggi, il nome del Paese che vive questa crisi, ma questo nome non tutti abbiamo la disinvoltura di pronunziarlo.

Gli Stati Uniti d'America mostrano oggi, per darne una mite definizione, di aver perduto del tempo per strada, di non camminare di pari passo con le aspirazioni del mondo.

Rimasti intatti col loro potenziale industriale e la ricchezza privata alla fine di una guerra che aveva indebolito mortalmente l'Europa, riducendo quasi a zero le sue risorse e risvegliando d'altra parte tutti i suoi problemi, non hanno sentito la necessità della discrezione; il loro aiuto è stato condizionato a un protezionismo che, rifiutato, non esita a trasformarsi *in imposizione*.

A noi tutti, inglesi, francesi, italiani, russi, ungheresi, greci, spagnoli e via via ogni popolo d'Europa, non è affatto concesso di amministrarci nel modo che riteniamo più opportuno, anche commettendo quegli errori inevitabili in ogni ricerca di un nuovo equilibrio. Noi siamo costretti a tener presenti, assiduamente, gli interessi economici della America. E' avvenuto un mutamento straordinario: l'amico che ritenevamo il più disinteressato si rivela il più avido, il difensore di tutte le libertà ha bisogno di schiavi, la terra della speranza comincia a rassomigliare cupamente alla terra della disperazione.

Poichè ci opponiamo, perchè insistiamo a ritenerci Europa, ad amministrarci secondo sistemi e con leggi più moderne e rispondenti alle nostre necessità di ripresa, poichè vogliamo essere Europa, si alza per tutti noi, al limite azzurro dei mari che circondano il nostro continente, la nera bandiera della morte.

Gli esperimenti che continuano a sconvolgere il Pacifico non sono infatti dei moniti all'Africa, all'Australia, e tantomeno al Sud America. Sono il linguaggio inarticolato con cui il capitalismo americano avverte noi, popoli europei, e con noi l'inquieta Asia, che non vi è possibilità di scelta se non tra la schiavitù e la pazzia.

L'elemento macabro, il segreto repellente di questa imposizione non sta tanto nella imposizione in se stessa, quanto nel mezzo di cui si avvale. Non si fa guerra all'Europa, ma si minaccia l'intero globo con tutte le sue ignare popolazioni: si grida: «Arrenditi, se non vuoi la fine di tutto», si ricatta l'Europa mettendo sulla bilancia, dove pesa la sua volontà di avvenire, l'avvenire intero del mondo. E tutto questo non per un giorno, un anno, dieci anni, ma per sempre. Per sempre, la prima disobbedienza potrà essere punita con la morte.

E' nella considerazione di questa brutalità, di questo monotono inferno, di questo incubo che vela a lutto la luce del sole, di questa solenne stupidità resa ancor più selvaggia dall'ultimo belletto della maschera democratica, è in questa esatta considerazione di un potere quasi sovrannaturale consegnato ad uomini di epoche sorpassate, che vorrebbero fermare il corso della vita, impedirne il ribollire, il canto, la luce, è in questa considerazione che riposa e si rinsalda oggi, se pure sembra un assurdo, la nostra speranza di libertà.

Siamo stanchi di uomini che sospendono il fulmine sugli altri uomini, per averne in pugno la vita.

Una vita in ginocchio davanti ad altri uomini è impossibile.

E come tutte le cose impossibili, appena è finisce di essere.

Abbiamo esitato già troppo a dire all'America che crediamo, sì, nell'atomica, anche perchè è in mano di altri, ma il nostro Dio è più grande. Si chiama Diritto.

ANNA MARIA ORTESE

✪

Ora, è chiaro, non si tratta più di ragioni sociali, nè di ricchezza o povertà: la bomba H minaccia la terra e la sua espressione più alta. L'uomo-scienza, l'uomo-antiscienza, il pescatore che navigava intorno a Bikini o a cinquemila chilometri dall'atollo sanno come finisce o può finire la vita della terra.

Dall'atollo comincia a nascere la terra, e proprio dai suoi margini appena tremanti di vegetazione e di forme vive s'è provata la disgregazione della materia. La cenere dei vulcani creava un terrore primitivo verso le forze della natura, quella radioattiva provocata dall'uomo vince la potenza della natura ma non fa tremare la natura.

Il poeta Salvatore Quasimodo, una tra le voci più espressive della lirica italiana d'oggi

L'uomo è arrivato al limite della sua potenza di distruttore: il superuomo non sognava tanto. Non ci sarebbero domani nè giudici nè giudicati, e la stessa idea religiosa della punizione o del premio nell'al di là mancherebbe di un punto di riferimento: quello della continuazione della vita sulla terra.

La scienza, l'intelligenza, ha creato l'arma perfetta del proprio suicidio e dell'assassinio immediato d'ogni cellula vivente e l'ha posta in mano ai soldati. Ora l'intelligenza deve lottare e lotterà perchè questo «robot» mostruoso non sia lanciato sulla vita. I poeti, gli artisti, gli scrittori possono lottare e devono lottare: l'indifferenza o l'assenza, appoggiate alle guaste idee d'un umanesimo superiore capace di richiamare l'uomo alla saggezza, hanno oggi un solo nome: tradimento.

SALVATORE QUASIMODO

UNA SORPRENDENTE GAMMA DI ARTICOLI

La produzione sovietica alla Fiera Campionaria

Radio, apparecchi di precisione, proiettori cinematografici - Nel padiglione delle macchine agricole - La raccolta meccanica di barbabietole, patate e granturco - Il colosso MAS 525

DALLA REDAZIONE MILANESE

MILANO, *aprile*.

L'esposizione dei diversi Paesi al Palazzo delle Nazioni è sempre assai varia e anche sorprendente, in quanto non esiste per essa un filo conduttore, uno schema, un orientamento preciso. La mostra sovietica da sola presenta una gamma ricchissima dei prodotti più svariati, che vanno dalle pellicce agli alimentari, dalle macchine fotografiche ai ferri chirurgici e ai francobolli da collezione. Impossibile, quindi, parlare di tutto.

La vetrina degli apparecchi radio è veramente completa: vi troviamo dalla piccola portatile a 4 valvole con la scatola in materia plastica alla grossa «Belarus 53», supereterodina a 14 valvole a 6 gamme d'onda, sincronizzazione fissa a sei tasti, occhio magico, due altoparlanti.

Di fronte alla vetrina delle radio, sta una lunga serie di delicati apparecchi per rilevazioni meteorologiche, per misure elettriche di precisione, acustiche, ottiche e così via. In un altro settore, sono esposte diverse serie di frese, punte di trapano, brocce e utensili diversi. Non mancano naturalmente le macchine fotografiche, alcune simili alle ben note Contax, Zeiss e Leica, alcune reflex altre più imponenti formato 6 x 9. Macchine tutte con un'ottica di primo ordine, obiettivi fluorizzati dal 3,5 all'1,8, otturatori tipo Compur o a tendina che dànno il millesimo di secondo, telemetro o reflex. La produzione su grandissima scala di tali macchine fotografiche permette di venderle a un prezzo assai ridotto, dell'ordine delle 60 - 80 mila lire per un apparecchio che in Italia ne costa oltre centomila. Accanto alle macchine fotografiche, una serie di proiettori cinematografici portatili, a passo normale o ridotto, e un apparecchio portatile per riprese cinematografiche, con quattro obiettivi a revolver (tra cui un teleobiettivo) completano la vetrina.

Il pubblico medio del Palazzo delle Nazioni non si interessa però molto nè ai ferri chirurgici nè agli apparecchi di misura, ma, considerati con interesse gli apparecchi radio e quelli fotografici, passa oltre e si ferma con interesse di fronte alla grande esposizione di libri, e a quella dei tappeti. Tappeti in lana e in mezza lana, dai colori intensi e dai disegni più minuti di quelli turchi e persiani cui siamo abituati, ma non per questo meno belli.

Cristalli e stoffe

Un'intera parete è dedicata al vasellame per uso domestico, ceramiche, vetrerie colorate e cristalli. Più avanti, le stoffe e le pellicce, i cui prezzi non si sapranno che agli ultimi giorni di vendita, ma che si sussurra siano meno della metà di quelli che vediamo nelle nostre vetrine.

In uno dei lembi esterni del recinto della Fiera, in parte in un grande padiglione - tendone e in parte allo aperto, l'U.R.S.S. espone un gruppo di macchine agricole, alcune macchine per cantieri civili, ed alcune per ricerche geologiche.

L'Italia, ad esempio, è una forte produttrice di barbabietole da zucchero, che vengono raccolte a mano. In URSS tale lavoro è compiuto dalla CKEM 3, grossa macchina che scava le barbabietole a tre file per volta, le scolletta (le separa dalla pianta), le ripulisce parzialmente da terra e sassi, ammucchia le piante verdi e raccoglie le barbabietole in un magazzino che scarica periodicamente. Lavora 0,25-0,3 ettari all'ora e rinchiude addirittura i tuberi in sacchi pesati e sigillati.

Dello stesso «tipo», se così possiamo dire, se pure assai diversa, è la KOK, la macchina che scava le patate, le spietra, le ripulisce dalla terra, ammucchia le piante e insacca addirittura i tuberi, in sacchi, pesati e sigillati.

Camion gigante

Ancor più complicata e interessante è la macchina per la mietitura del granoturco, che, tolte le pannocchie, trita addirittura fusti e foglie per farne ipso-facto mangime per il bestiame. Procede su un fronte di 1,4-1,8 metri e lavora 0,65-0,8 ettari all'ora.

All'aperto stanno diverse altre macchine, per vario uso, come un'escavatrice a cucchiaio da 3 tonnellate, uno *scraper* (escavatrice a benna trascinata larga 2,5 metri, trainata da un trattore) per scavi fino a una profondità di 3 metri. Assai interessanti, anche perchè assai poco noti, alcuni impianti su camion per ricerche geologiche, sia mediante esplosioni e registrazioni sismografiche, sia mediante perforazione.

L'apparato di perforazione, trasportato da un camion di medie dimensioni, mosso da un motore da 54 cavalli che serve anche per la sonda, arriva a compiere sondaggi della profondità di 500 metri, valendosi di una torre in traliccio metallico smontabile e trasportata dallo stesso camion. Il diametro iniziale del sondaggio è di 346 mm., quello finale di 140 mm.

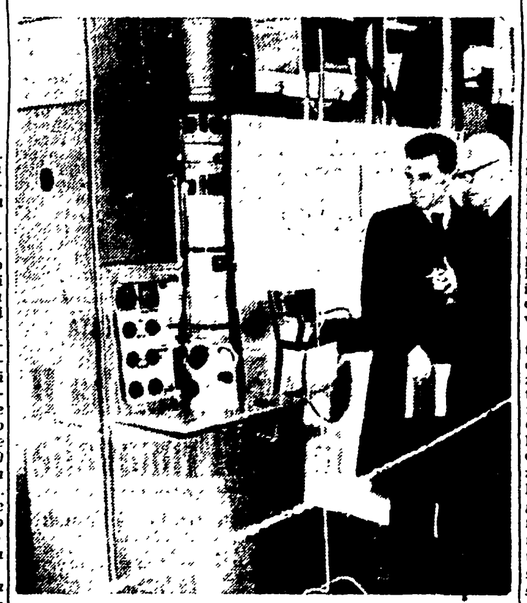
Due sono i camion presentati: il primo, e quello che più affascina il pubblico, è il colosso MAS 525, a cassone ribaltabile, della portata di 25 tonnellate, mosso da un motore Diesel a 4 tempi da 300 HP a 1600 giri, che consuma 135 litri per 100 chilometri.

Nonostante la sua mole, nonostante che una gomma sia alta un metro e settanta, il MAS 525 ha una carreggiata di m. 2,5, per cui potrebbe benissimo circolare sulle nostre strade. E' destinato ai grandi cantieri, dei canali e delle dighe, ove lavorano gli escavatori giganti, ogni cucchiaiata dei quali è appunto di circa 25 tonnellate.

Il secondo camion ha invece dimensioni più ridotte: porta 3 tonnellate, ha un motore a scoppio a 6 cilindri, adatto per funzionamento a benzina o a gas in bombole, sviluppando 70 cavalli nel primo caso e circa 60 nel secondo. Di costruzione semplice e robusta è destinato ai più svariati tipi di trasporto.

Davanti al gigantesco MAS 525 fa bella mostra di sè la ultima nata dell'industria automobilistica sovietica, la 7 posti ZIM, una moderna vettura con motore a 6 cilindri da 3480 cc., con trasmissione idraulica. E' una vettura di linea elegante e sobria, senza pesanti ornamenti e rifiniture, che raggiunge facilmente i 130 chilometri orari.

GIORGIO BRACCHI



MILANO — Visitatori in sosta di fronte a un recente modello di microscopio elettronico, presentato dall'URSS nei suoi stand

Le prime a Roma

TEATRO

Il card. Lambertini al Teatro Eliseo

«Il Cardinale Lambertini» di Testoni è una sapiente composizione di aneddoti, di spunti storici e letterari, di notazioni di costume, ricucite insieme con una innegabile bravura teatrale, puntigliosa, minuziosa, arguta. La vita del celebre prelato che doveva poi diventare papa Benedetto XIV, vi è colta in alcuni gesti tipici, più che della sua persona, di quello che si vorrebbe presentare come carattere della società bolognese: la franchezza, la bonaria e ritrosa generosità, la saggia composizione dei contrasti. Non per nulla la commedia fu scritta agli inizi del secolo, e l'anima un senso di trionfante sicurezza: a un certo punto, nell'abbraccio tra il Cardinale protettore dei poveri e fustigatore dei potenti, e l'aristocratico libertino e volterriano, uniti una volta tanto in un'opera di bene, essa sembra simboleggiare la riconciliazione che già stava avvenendo tra i clericali e la borghesia laica del Risorgimento. Il Testoni non poteva naturalmente avvertirsi dei profondi moti sociali (e l'Emilia ne era al centro, senza dubbio) che produssero la reazione di quell'accordo. In lui c'è invece la illusione di una solidità: fede, operosità e buon cuore risolvono ogni contrasto.

L'opera fu il cavallo di battaglia di Zacconi: era un pezzo di bravura, da costruire pezzetto per pezzetto, e da contrapporre col suo divertente naturalismo provinciale alla cattiva lirica dannunziana allora imperante. Gino Cervi ne è interprete molto diverso; anzitutto per il grosso spettacolo che l'impresa — con la regia di Alessandro Brissoni, i fastosi costumi e le ampie scene di Colasanti — ha voluto trarne, e che ha mutato, a nostro vedere, l'originale impostazione del lavoro, scritto apposta per una interpretazione individuale, e che appunto fa degli altri personaggi niente più che interlocutori appena abbozzati e spesso silenziosi. E poi, manca a Cervi quel senso che avevano i grandi del passato, e che infondeva, come dire, una innata nobiltà, magari di cartapesta, anche ai loro atteggiamenti popolareschi: Cervi è sempre troppo Peppone, è più un priore che un vero cardinale: il che poi è anche una dote, per un attore moderno. Il suo bell'accento bolognese, la sua bonaria umanità, hanno comunque divertito il pubblico, che non ha lesinato gli applausi. Tra i numerosissimi interpreti, si distinguono il Buazzelli, la Angeler, e l'Albertini.

Emma Gramatica in Teresa Raquin

Con la Compagnia del «Teatro d'Arte del Sud», diretta da Luigi Montanari e reduce da una serie di spettacoli (pare non sempre confortati da successo di pubblico) è giunta a Roma Emma Gramatica. La vecchia e gloriosa attrice ha debuttato al Teatro Valle con *Teresa Raquin* di Zola, forte dramma naturalistico già noto al pubblico romano per essere stato presentato alcuni mesi or sono al Teatro dei Commedianti. L'odierna edizione ci è parsa a momenti colorirsi di tinte ancora più fosche della precedente, soprattutto per la recitazione, a volte addirittura spasmodica, di Laura Carli e Leonardo Severini, chiamato all'ultimo momento a sostituire Antonio Crast, scomparso in circostanze poco chiare. Nella parte della vecchia Raquin la Gramatica ha dimostrato che per una attrice del suo valore gli anni possono non contare, ed il pubblico le ha mostrato la sua ammirazione chiamandola molte volte alla ribalta con calorosi e commossi applausi.

Vice

QUAL'E' LA CAUSA CHE FA CADERE I COMET?

Sul delfino del cielo per svelarne i segreti

La rischiosa impresa del pilota John Cunningham: egli compirà tutte le manovre possibili a bordo di uno degli apparecchi incriminati - Spiegazioni dei disastri

John Cunningham ha un curioso soprannome. Lo chiamano, a Farnborough, «occhi di gatto». Cominciò a chiamarlo così il suo migliore amico, pilota supersonico anche lui, quel John Derry che due anni or sono morì misteriosamente, durante una esibizione aerea, quando il suo apparecchio si disintegrò al passaggio del muro del suono. Quel soprannome John Cunningham non sa nemmeno lui perchè il suo amico glielo abbia affibbiato. Certo, tutti sanno però a Farnborough e negli ambienti aeronautici inglesi che «occhi di gatto» è uno dei migliori piloti collaudatori della De Havilland.

John Cunningham è il pilota incaricato di portare a termine uno dei più drammatici esperimenti della storia dell'aviazione non solo britannica ma mondiale. Egli volerà con un Comet, farà compiere al gigantesco aereo a reazione le stesse evoluzioni che altre volte si sono dimostrate fatali, picchierà a velocità folle, registrerà ogni minima «reazione» del Comet durante le ardite manovre. A bordo avrà strumenti sensibilissimi, ma i tecnici contano soprattutto sull'abilità di «occhi di gatto». Egli ha, in una parola, il compito di svelare il mistero dei Comet; cercherà di dare una spiegazione ai molti drammatici interrogativi ancora senza risposta sulla efficienza di questi aerei, cercherà di appurare per quale inconveniente o quale difetto tre Comet sono già precipitati causando la perdita di decine di vite umane.

Storia di un aereo

I tecnici dell'aeronautica civile britannica sperano molto da questi esperimenti. Dai risultati di questi voli si saprà se i giganteschi Comet possano essere considerati un passo avanti nella storia dell'aeronautica o se i «delfini del cielo» siano ancora troppo poco sicuri perchè continuino i loro servizi di linea.

Il Comet nacque dai progetti di Ronald Bishop, uno dei tecnici della De Havilland, nel 1945. Fu costruito nel più gran segreto su precise indicazioni di Sir Geoffrey De Havilland. L'aereo spiccò il volo per la prima volta nel 1948. Lo pilotava John Cunningham, un aviatore nuovo assunto dalla De Havilland, che aveva però una grande esperienza di volo e si era distinto nella battaglia d'Inghilterra quando a bordo di caccia notturni aveva abbattuto venti bombardieri nazisti.

Solo nel 1949 Cunningham dimostrò che l'aereo volava perfettamente: partì da Hatfield, in Inghilterra, raggiunse Castel Benito in Libia e ritornò volando complessivamente per 6 ore e mezzo. 4.800 chilometri a 725 chilometri l'ora di media. Il progetto aveva reso necessarie 25000 cianografie e montagne di calcoli.

Quando l'aereo fu collaudato, Sir Geoffrey De Havilland espose in una intervista le caratteristiche basilari del Comet: «La principale differenza tra il Comet e gli altri aerei con propulsione ad elica sta nella quasi assoluta mancanza di vibrazioni». Altri tecnici spiegarono però che l'impiego dei velivoli a reazione è razionale soltanto ad un'altitudine molto più elevata di quella dei velivoli con motore a pistone. Per questo per i Comet era prevista una altezza da crociera tra i diecimila e i tredicimila metri.

L'apparecchio fece molto parlare di sè. Da ogni parte cominciò ad affermarsi la convinzione che il nuovo aereo avesse effettivamente rivoluzionato l'aviazione civile. Il 2 maggio 1952 questi «delfini del cielo» entrarono in servizio passeggeri. Le prenotazioni della De Havilland salirono rapidamente: il pubblico voleva volare col Comet, prenotava i posti con mesi di anticipo: sembravano infatti apparecchi sicurissimi. Cominciava da parte britannica la corsa alla riconquista della posizione perduta a favore degli Stati Uniti durante la guerra. Cominciava la battaglia tra l'Inghilterra e gli Stati Uniti per accaparrarsi la maggiore fetta della torta di tre milioni di dollari che si incassano settimanalmente sulle rotte del Nord Atlantico. Era questa rotta, infatti, che i futuri Comet avrebbero dovuto coprire collegando Londra a New York in sei ore. Ma i Comet non hanno ancora fatto un solo viaggio attraverso lo Atlantico. Troppi incidenti hanno turbato questi primi due anni di attività e la BOAC si è trovata a dover decidere di soprassedere, per il momento, a nuovi esperimenti e all'inaugurazione di nuove linee.

I Comet consumano molto carburante specialmente a bassa quota e quindi i piloti hanno l'ordine di salire il più presto possibile a quote stratosferiche. Gli aerei necessitano inoltre di frequentissime revisioni ai motori.

Il pericolo maggiore è rappresentato dalla ventola del turboreattore, che gira alla velocità pazzesca di 25-30 mila giri al minuto. La ventola e il meccanismo più delicato del motore a reazione. Se dovesse sfilarsi dal suo asse partirebbe con lo stesso impulso di un proiettile di grosso calibro e provocherebbe lo scoppio dell'aereo.

Inoltre il ghiaccio è un altro terribile nemico del turboreattore. Se per caso formazioni di ghiaccio venissero ad ostruire l'entrata dell'aria nel reattore la catastrofe sarebbe inevitabile.

Nessun testimone

Ma quale di questi difetti ha causato i tre fatali incidenti? Le indagini non hanno dato in nessuno dei tre casi una diagnosi sulla natura delle sciagure. In nessuno dei tre incidenti vi furono testimoni o sopravvissuti. Nel disastro di Singapore il Comet andò completamente distrutto in un gigantesco incendio; all'isola d'Elba e in questi giorni a Napoli l'esame dei rottami non ha fornito alcuna indicazione. Dai resti ripescati a sud dell'Isola d'Elba pare accertato che il Comet sia esploso incendiandosi. Questo si pensava potesse essere dovuto al fatto che una ventola si era staccata da uno dei motori. Ma la De Havilland, compiuti gli accertamenti, assicurò che il motore si era staccato dopo la disintegrazione dell'aereo e non prima.

Ancora una ipotesi sostiene che può essersi verificata una perdita nelle condutture del liquido per i comandi idraulici e che questo abbia potuto incendiarsi in seguito ad una scintilla elettrica.

Un'altra supposizione fatta riguarda la chiusura della cabina a compressione. Si fa notare, a questo proposito, che i tre incidenti sono avvenuti durante la prima mezz'ora di volo, quando l'aereo non aveva ancora finito di prendere quota e si trovava tra gli 8000 e i 10.000 metri di altitudine. I giornali inglesi rivelano che per raggiungere al più presto la quota di crociera di 12.000 metri e per volare a 850 chilometri all'ora il Comet viene «gonfiato» (parola di gergo aviatorio) il che significa che la cabina viene portata a 500 grammi di pressione interna per centimetro quadrato. Questa eccessiva pressione interna può causare uno scoppio dell'aereo nel caso che la fusoliera non fosse a perfetta tenuta stagna.

E' proprio questa la traccia che verrà seguita nei prossimi esperimenti. John Cunningham partirà in volo e proverà tutte le manovre finchè non comprenderà come sono morti i suoi colleghi. Cunningham ha detto di avere piena fiducia nell'aereo che ha visto nascere. «Lo porterò» ha detto «a dieci, dodicimila metri cabrando proprio come hanno fatto gli altri apparecchi. Credo che incontrerò gli stessi disturbi atmosferici che hanno incontrato loro».

EMANUELE ALBERTI

TORINO — Giulietta e Romeo sono giunti per presentare le due nuove macchine che portano il loro nome al Salone dell'automobile, il quale s'inaugura oggi nella città piemontese

La ronda di notte

FUNZIONE E ORGANO

Il Mondo ci fa austeramente sapere che alcuni nostri appunti mossi ad un suo satirico non valgono. Scriveva il satirico che quando un comunista parla di McCarthy dipingendolo come un criminale «si eviti la tentazione di rispondere: "In questo caso non posso non convenire con lei", sia l'altra tentazione, ugualmente legittima, di chiedergli: "Ma non vede che se in Russia fosse pensabile l'esistenza di un incarico come quello di McCarthy, la Russia sarebbe un paese civile?". Si taccia — concludeva il satirico —. Tutt'al più si mormori qualcosa di sciocco...».

Per una sorta di imperdonabile e umana simpatia nei confronti dei satirici del Mondo, noi — nel rilevare che i post-crociani non sanno suggerire ai loro discepoli in polemica coi comunisti altro che «qualcosa di sciocco» — avevamo omesso di citare la risposta «intelligente» che il satirico invitava a non dare ai comunisti. L'avevamo omessa perchè, appunto, non volevamo aggravare la posizione del satirico, mostrandola oltre i limiti del «qualcosa di sciocco». Ma il Mondo protesta, dice che noi vogliamo «esonerarci dalla fatica del ragionare» e che «omettiamo i periodi relativi all'apprezzamento di un liberale su McCarthy». Partito per «tacere» il Mondo ci dedica prosa per mezza fitta colonna. Nel registrare, intanto, con piacere questo primo successo che il satirico consigliava di non procurare ai comunisti, passiamo al merito.

Qui, dunque, purtroppo «il qualcosa di sciocco» non serve più, evidentemente. Quando si afferma, infatti, che l'unità di misura della «civiltà» di un paese è data dalla maggiore o minore possibilità offerta a un «incarico» come quello di McCarthy, effettivamente il «qualcosa di sciocco» non basta. Dalla logica bonaria della Domenica del Corriere, *qui i post-crociani trascorrono alla logica paranoica del* Reader's Digest. *Dall'innocua faciloneria, all'idiozia pericolosa. E' il giochetto dei «distinguo» da quattro soldi, per cui si gradisce la «fanzione» (che è poi quella di sopprimere la libertà schiaffando in galera comunisti e liberi pensatori in genere) e si sgradisce «l'organo» che la esegue. Come dire che il fascismo in sè è buono e i fascisti sono antipatici. Se il fascismo lo potessero fare i liberali, sembra dica il* Mondo, *non sarebbe fascismo.*

Giochetti da studenti ginnasiali, come si vede, filosofemi e pseudoconcetti per le duchesse semianalfabete del PLI, ma non per questo meno pericolosi. Ci sarebbe davvero da ridere infatti se un giorno la libertà d'Italia, contro McCarthy, la dovessero difendere questi cruciverbisti della politica. Di gloria in gloria, a questo si sono ridotte le belle menti dei nostri liberali-ombra del Mondo, *che avendo perduto la difficile e faticosa fede nella forza delle proprie idee si vanno, senza eccessive crisi, convertendo alla lineare e semplice fede nella forza della polizia.*

Maurizio