

Una cartina aeronautica della zona di Roma. I radiolari — compresi quelli «contrastanti» di Teano e di Bolsena — sono indicati dai cerchietti con raggi. Il funzionamento di queste apparecchiature è uno degli aspetti incredibili del sistema di sicurezza.

In Italia si vola «al buio»

Un sistema di assistenza da terra che fa paura - L'Alitalia accetta supinamente il rischio

Dieci equipaggi di altrettanti aerei e duecentocinquanta passeggeri sono rimasti bloccati per quasi due ore nell'aeroporto milanese di Linate perché c'era il temporale. Sarebbe bastato l'aiuto del radar per decollare con la massima tranquillità, invece tutti hanno dovuto attendere che il temporale si allontanasse. Sembra una storia del 1930, ma risale a quarantotto ore fa. È accaduto esattamente giovedì scorso. E il bello è che il radar — uno dei pochissimi in Italia — in quell'aeroporto esiste soltanto era stato spento. Lasciamo parlare un pilota dell'Alitalia che dell'episodio è stato testimone e vittima. «Sono comandante di Viscount. Avevo atterrato a Linate proveniente da Monaco e dovevo ripartire per Roma dopo la sosta prestabilita. Il radar ha cessato di funzionare, anche se può sembrare incredibile, alle 17,30. Ho aspettato con le mani in mano, come tutti gli altri colleghi, fino alla schiarita. Con l'intervento del radar avremmo potuto decollare normalmente scansando la formazione temporalesca perché proprio a questo, fra l'altro, servono le moderne apparecchiature. A Roma sono arrivati alle 3,30 invece che a mezzanotte. Certo, in Italia l'efficienza degli strumenti fondamentali, che da terra stanno il volo e ne garantiscono la sicurezza, lascia molto a desiderare. Radiolari, VOR, radar o funzionano male, o sono guasti, o vengono spenti per economia».

Eurocontrol

I VOR, radiolari ad altissima frequenza, sono molto più validi e non risultano condizionati dalle condizioni meteorologiche a meno di scarse violenze. Ma ne esistono pochi e, come al solito, spesso funzionano male o non funzionano affatto. Questo il quadro della assistenza da terra agli aerei che sorvolano il nostro paese: da far venire i brividi e senza metafora. Tutto il sistema è in mano ai militari, gli stessi che ad esempio si sono testardamente opposti, almeno in passato, all'Eurocontrol, una uguale rete di sicurezza stesa negli stati europei.

Radiolari

Identica la situazione dei radar tipo PBI, o di zona. Questi sono di enorme importanza perché assistono l'aereo durante il volo. Una vasta rete consentirebbe di controllare, istante per istante, ogni velivolo dal momento in cui si leva dalla pista a quello in cui tocca terra, con l'integrazione nelle due fasi estreme del GCA. In altri termini l'aeromobile godrebbe sempre di una doppia e formidabile garanzia: il pilota e il radar. Possibile anche nel caso, sempre, di «assenza» di chi siede in cabina comando (malore, distrazione e, al limite, incapacità) l'apparecchiatura da terra permetterebbe il superamento di qualunque emergenza. Ebbene due sono i PBI in Italia: a Roma e a Milano.

Gli impianti per l'atterraggio strumentale ILS, qualcuno li considera anche più sicuri del GCA e comunque si possono usare simultaneamente al radar — sono più numerosi. Esistono a Roma, Milano, Torino, Genova, Venezia, Pisa, Cagliari, Napoli, se-

Giorgio Grillo

La relazione del premio Nobel prof. Blackett

Disarmo e coesistenza in un convegno a Roma

A che punto è la trattativa di Ginevra — « Non è questo il momento per le piccole nazioni di giocare con la politica nucleare »

PARTITA LA PIETA'



CITTÀ DEL VATICANO, 4. La «Pieta'» di Michelangelo è partita. Saluita dal suono della campana minore dell'orologio di S. Pietro — erano le 12 e 3 quarti precise — la preziosa statua ha varcato ben chiusa nella tozza sagoma di un mastodontico camion, i confini dello Stato della Chiesa. Una piccola folla era radunata in piazza del S. Ufficio fin dalle 10 di stamane: erano turisti, ecclesiastici, semplici curiosi, richiamati sul posto dall'eccezionale avvenimento. Si sapeva fin da ieri che la «Pieta'» sarebbe uscita dalla Città del Vaticano attraverso il cancello quasi sempre chiuso che separa la via della Sagrestia (territorio vaticano) da Piazza del S. Ufficio (territorio italiano): il camion, infatti, a causa delle grosse dimensioni della cassa contenente il capolavoro, non sarebbe potuto passare sotto l'arco delle campane, la via d'accesso più comune che congiunge il piazzale dei Protomartiri Romani e Piazza S. Pietro. Poco prima della partenza il Papa aveva ricevuto i tecnici e gli spedizionieri americani, insieme con un gruppo di funzionari, tecnici e operai vaticani. Dopo un breve discorso durante il quale, quasi a monito per gli accompagnatori, è stato sottolineato ancora una volta l'immenso valore dell'opera prestata per due anni alla Fiera Mondiale di New York, il Papa ha concluso con un «buon viaggio alla Pieta'» ed ha congedato gli ospiti. Pochi minuti dopo il convegno si è mosso. Lo aprivano due motociclisti della polizia stradale. Seguiva il camion più grosso, un «Tigre OM» cui sono state apportate notevoli modifiche per rinforzare il sistema delle balestre e che è guidato dall'autista romano Enrico Lattanzi alla cui prudenza e abilità è affidata la «Pieta'»; subito dopo veniva il camion più piccolo, un «Lupetto OM» che trasporta la statua del «Buon Pastore», un altro capolavoro, questo del terzo secolo dopo Cristo, che comparirà anch'esso alla Fiera di New York. Tecnici e personalità vaticane e americane avevano preso posto in serie di macchine che seguiranno la «Pieta'» fino a Napoli. Quasi a passo d'uomo, dato il traffico intenso a quell'ora e sotto una pioggia battente, il piccolo corteo ha percorso le strade cittadine fino all'Aurelia da dove, attraverso il raccordo anulare, ha raggiunto il casello dell'Autostrada del Sole. Tenuto conto del cattivo tempo e del fatto che comunque la velocità non potrà superare i 25 chilometri di media all'ora, occorreranno quasi otto ore di viaggio. Domani mattina, infine, la «Pieta'» sarà caricata sulla nave «Cristoforo Colombo» che dovrà far vela verso l'Oceano. NELLA FOTO: il camion, infatti, a causa delle grosse dimensioni della cassa contenente il capolavoro, non sarebbe potuto passare sotto l'arco delle campane, la via d'accesso più comune che congiunge il piazzale dei Protomartiri Romani e Piazza S. Pietro.

Presenti numerosi esponenti del mondo politico e scientifico italiano, si è aperto ieri a Roma, al Palazzo Branaccio, sotto la presidenza del professor Edoardo Amaldi, il convegno su «Disarmo e forza atomica multilaterale» indetto dal Movimento «Gaetano Salvemini» di Giampaolo Calchi Novati ha, fra l'altro, affermato che la sua realizzazione modificerebbe pericolosamente i rapporti di forza in Europa, per cui difficilmente potrebbe continuare un dialogo costruttivo sul disarmo fra USA e URSS. Successivamente ha preso la parola il prof. Patrik Blackett, premio Nobel per la fisica, noto esponente della corrente laburista che si batte, in Inghilterra, per una politica di totale distensione atomica. Il prof. Blackett ha fatto una acuta analisi dell'andamento dei negoziati di Ginevra. Dopo aver ricordato la proposta fin qui presentata dall'URSS e dagli USA, lo scienziato inglese ha rilevato che una più rapida eliminazione della dottrina dell'«accidental war» d'oltremare potrebbe incoraggiare l'Unione Sovietica a superare le sue obiezioni sulla rimozione delle basi straniere durate il primo stadio del processo di disarmo, per raggiungere il quale, peraltro, non si può fare a meno di tenere conto, nei negoziati, dell'interiorità sovietica nell'armamento atomico. Questo stato di inferiorità, calcolato dagli stessi americani secondo un rapporto di cinque a uno a favore dell'URSS, accentua le esigenze di grandezza da parte sovietica. Certe proposte degli occidentali, ha osservato il prof. Blackett, sarebbero state accettate, ma le parti avessero un eguale forza nucleare, ma non appaiono più tali considerando, appunto, la superiorità nucleare USA. Tuttavia, ha riconosciuto il noto studioso britannico di problemi nucleari, l'URSS ha fatto molte concessioni a Ginevra, che non sono state però seguite da alcuni mutamenti sostanziali nelle posizioni occidentali, sicché il loro schema di trattato del 1962 è rimasto sostanzialmente immutato salvo lievi modifiche. Il prof. Blackett ha rilevato che un atteggiamento indipendente degli alleati degli Stati Uniti sui problemi del disarmo sarebbe bene accolto in molti influenti circoli USA che riconoscono anche i difetti del piano americano. Prevalde invece la tendenza in alcuni paesi europei — ha aggiunto l'oratore — a consentire alle proposte americane anche quando si giudicano sbagliate, soltanto per manifestare in piedi la facciata dell'unità fra gli Alleati. Mentre a Ginevra si registra una serie di trattative, in relazione al fatto che le proposte occidentali tendono in sostanza a mantenere invariato il rapporto di superiorità fra URSS e USA nei confronti dell'URSS, si assiste d'altra parte, ad una grande confusione in seno alla NATO per la delusione di alcuni di disporre di un armamento atomico nazionale. Concludendo, il prof. Blackett ha detto che una reale distensione fra URSS e USA sarebbe un tale regalo per tutta l'umanità che dovrebbe essere salutata da tutti, alcuni interessi nazionali di settore in Europa e forse anche in altri continenti; ma sarebbe un vero crimine contro l'umanità se uno dei paesi in questione permettesse che la ricerca di un

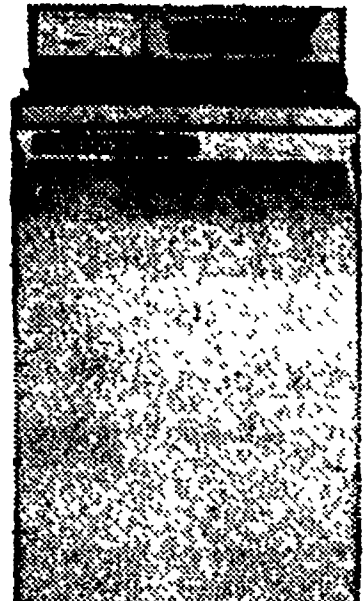
vantaggio settoriale o nazionale di breve periodo ostacolasse l'avvicinamento delle due potenze. Dopo la relazione di Blackett è cominciato il dibattito, nel corso del quale sono intervenuti l'on. La Malfa, il dott. Giuliano Rendi il prof. Buzzati Traverso, il prof. Calogero, il prof. Bertotti. La Malfa ha dichiarato di approvare il progetto della forza multilaterale, che rappresenti, a suo avviso, un'iniziativa politica assai più realistica, riecheggiando le tesi americane, egli ha affermato che la «multilaterale» costituirebbe un «corno» ai vertici nazionali europei soprattutto quello della Germania di Bonn. La presenza dell'Italia in seno a questa forza, poi, risulterebbe una «garanzia» del prof. Karol Lapter, ordinario di Diritto internazionale all'Istituto superiore di Scienze sociali di Varsavia, consulente giuridico del governo polacco e membro delle Commissioni internazionali per il disarmo, il quale parlerà (ore 9,30) sugli Ostacoli nella via del disarmo e illustrerà le proposte della Repubblica polacca per il «congelamento» delle armi nucleari e la distomatizzazione dei paesi dell'Europa centrale, e del sen. Ferruccio Parri, il quale parlerà (ore 16) sul Disarmo e la politica italiana. Sono annunciati, fra gli altri, interventi del compagno on. Mario Alicata e dell'on. Riccardo Lombardi.

IGNIS

il nome per la qualità

LAVATRICI

“le più apprezzate nel mondo”



Mod. SUPERAUTOMATICA K5/63 L. 189.000 escluso Dazio e I.G.E.

Interamente brevettata • garanzia 24 mesi carico biancheria asciutta Kg. 5

FRIGORIFERI

“serie spaziale E.I.”

realizzati per la prima volta su grande scala industriale con isolamento termico in schiume poliuretatiche espansive

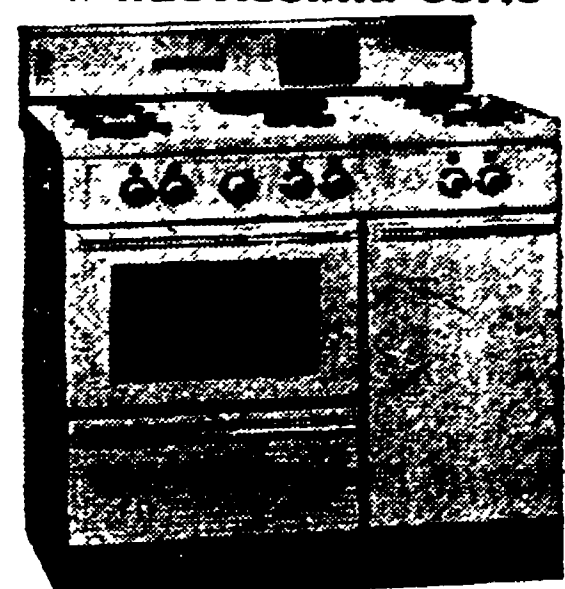


Serie E.I.		Serie Normale	
Litri 130	L. 54.500	Litri 130	L. 65.000
Litri 130 TT	L. 56.500	Litri 150	L. 78.000
Litri 170	L. 78.000	Litri 170	L. 89.000
Litri 200	L. 89.800	Litri 215	L. 99.000
Litri 215	L. 97.800	Litri 240	L. 110.000
Litri 270	L. 128.000		
Litri 300	L. 148.000		

escluso Dazio e I.G.E.

CUCINE

“la nuovissima serie”



con griglie e bruciatori a gas universale in speciale lega leggera termoresistente 15 modelli a gas universale, elettrici e misti da L. 29.800 a L. 106.500 escluso Dazio e I.G.E.

IGNIS

il nome per la qualità