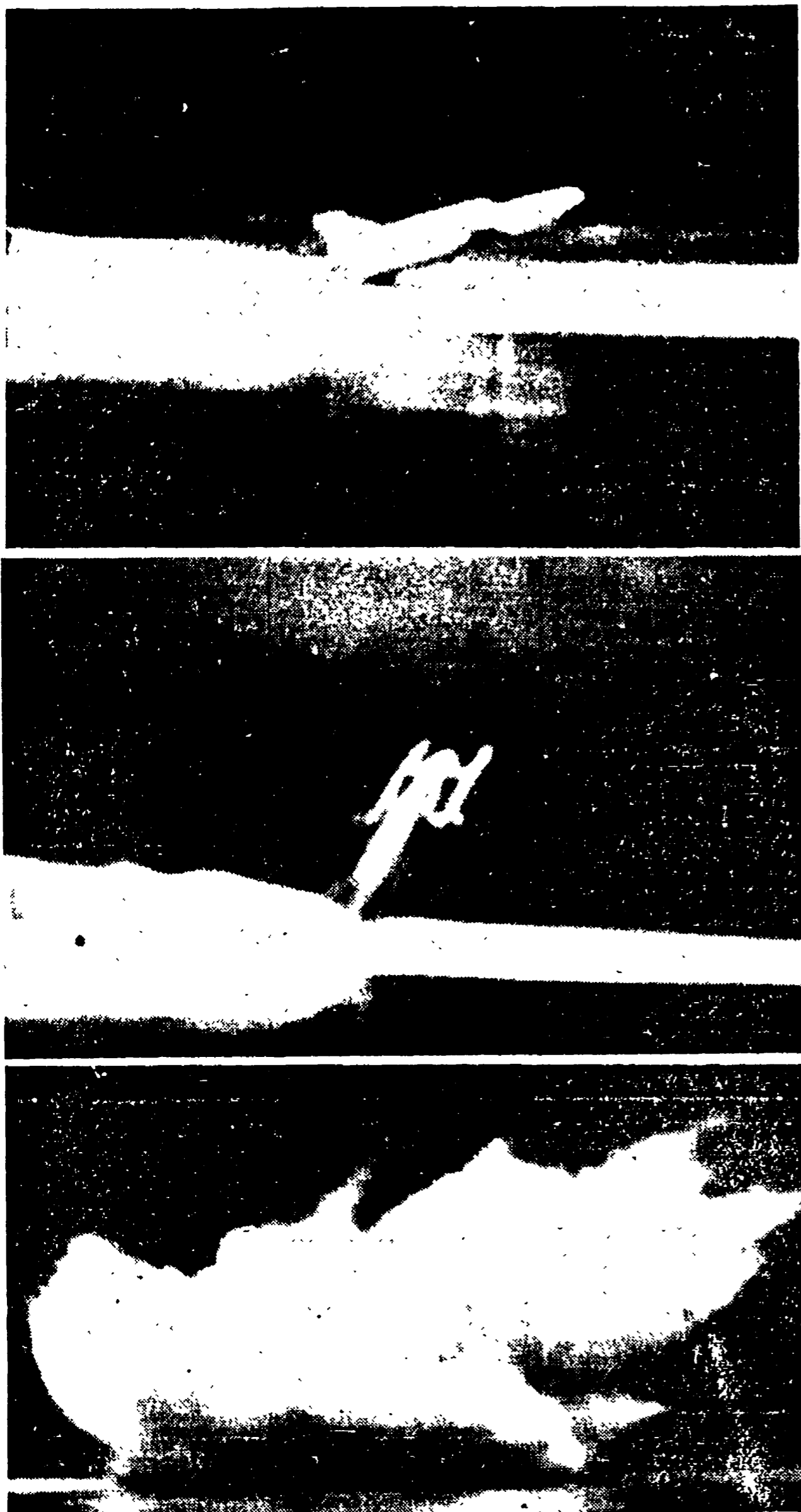


L'inglese volante si è inabissato in un lago col «Bluebird»

# Campbell è morto cercando un nuovo record



CONISTON — Una sequenza dell'inabissamento del «Bluebird» di Campbell

## un nuovo record

Quando è avvenuta la tragedia, l'idroscivolante sfiorava i 500 chilometri orari - Ritrovati solo il casco, la maschera a ossigeno, le scarpe e la tuta del campione - La «profezia» delle carte

CONISTON (G.B.), 4.

Donald Campbell, l'inglese volante, è morto oggi nel lago di Coniston mentre, a bordo del suo mostruoso «Bluebird», stava battendo il record mondiale di velocità sull'acqua e già correva a quasi 500 chilometri all'ora. «Le condizioni dell'acqua non sono buone — aveva detto attraverso la radio di bordo. — Comunque ora do tutto gas. Non riesco a vedere molto: ma vado...». Pochi secondi dopo, l'idroscivolante si è impennato, quasi ha preso il volo, poi è ricaduto, si è schiantato, è scomparso. Una donna che assisteva alla prova ha detto: «Ho visto improvvisamente il "Bluebird" levarsi in aria, compiere diversi giri su se stesso, come un uccello ferito, e poi precipitare in acqua, affondando in pochi secondi. Mi è sembrato che ci sia stata una esplosione. Poi più niente».

Sulle acque del lago, inespugnate da un leggero vento di tramontana, sono restati a galleggiare il casco del campione, la maschera ad ossigeno, la tuta, le scarpe. È accorso un motoscafo, con a bordo Leo Villa, antico e affezionato amico di Campbell. I pochi effetti personali sono stati recuperati, quindi si sono calati sul fondo i sommozzatori: non hanno trovato nulla, almeno finora. L'inglese volante era assicurato al «Bluebird» con una cintura di sicurezza: ne ha seguito la sorte.

Donald Campbell aveva 45 anni. Nei giorni scorsi, aveva già tentato invano la prova di battere il record mondiale di velocità sull'acqua, che lui stesso deteneva: 444,7 chilometri all'ora, raggiunti nel '64 sul lago di Deumlebyung, nell'Australia occidentale; era stato anche, con il famoso «Bluebird» a turbina, recordman della velocità su terra: 645,160 chilometri all'ora, ma il primo gli era stato tolto nel '65 da due giovani americani, che con automobili a reazione avevano sfiorato la paurosa velocità di mille chilometri all'ora. Ieri sera, il campione aveva passato il tempo a far saltari Gli erano usciti di seguito, dal mazzo di carte, l'asso e la don-



Una delle ultime foto di Donald Campbell, l'inglese volante

na di picche, proprio come era accaduto alla regina Maria di Scozia, alla vigilia della decapitazione: «Adesso — aveva allora detto — so che uno della mia famiglia sta per rimetterci la vita». Stamane, però, la predizione sembrava dimenticata: dimenticati sembravano anche gli incidenti di pochi giorni prima, quando il «Bluebird» a 350 chilometri all'ora aveva in vestito gli gabbiani e per poco non ne era nata una sciagura.

Soffiava — come abbiamo ricordato — un leggero vento di tramontana, ma le condizioni del lago erano buone per la pericolosa prova. Campbell è salito sull'idroscivolante e ha acceso il motore: «Faccio una corsetta piano — ha detto — per vedere come vanno le cose». Invece, ha spinto a fondo. Al termine del primo percorso (sei chilometri) aveva già raggiunto i 480 chilometri orari. «Ora do tutto gas», L'ha dato. Il «Bluebird» si è impennato a 490 chilometri all'ora, forse è esploso, si è inabissato. Il nuovo record era stato raggiunto, ma il campione aveva pagato il nuovo primato con la vita.

Conferenza stampa a Mosca dei corrispondenti delle Ivestia, Tass e Komsomolskaja Pravda

## Parlano i 3 sovietici espulsi dalla Cina

Hanno detto che l'espulsione è immotivata - La «rivoluzione culturale» provoca resistenze in strati cospicui della classe operaia e dei contadini - Arresti e destituzioni di intellettuali e ufficiali - Il silenzio di Mao

Dalla nostra redazione

MOSCA, 4.

I tre giornalisti sovietici espulsi dalla Cina - Kozlov delle «Ivestia», Araslanov della «Tass» e Krusinski della «Komsomolskaja Pravda», hanno tenuto oggi una conferenza stampa per riferire esperienze ed impressioni sulla situazione cinese. Essi hanno in nanzitutto sottolineato la pretesa di stituità della motivazione adottata per la loro espulsione. Abbiamo fatto il possibile — hanno detto — per documentare il pubblico sovietico sugli avvenimenti dell'ultimo periodo, attendendo essenzialmente ai manifesti e ai volantini delle «guardie rosse» e ai telegrammi che non potevano affidarci né alle fonti giornalistiche, né alle esperienze dirette nel paese, dato che ci è stata preclusa ogni libertà di movimento al di fuori degli itinerari turistici.

Krusinski ha tenuto a ricordare che, per ben due volte negli ultimi anni, ha ricevuto attestati di benemerita, firmati da Ciu En-lai, per il rafforzamento dell'amicizia sovietico-cinese. Attualmente, dopo il loro forzato rientro in patria, vi sono a Pechino una trentina di giornalisti stranieri, di cui quindici giapponesi, e solo tre sovietici. Nessun altro paese socialista ha più di un corrispondente.

La testimonianza dei tre giornalisti si è sviluppata attorno a sintoli fatti di divieti, le manifestazioni dinanzi all'ambasciata sovietica, le frequenti telefonate minacciose, le varie forme di paganda e di agitazione adottate dalle «guardie rosse», le ricorrenti accuse di tradimento al presidente della Repubblica e ad altri dirigenti del partito, gli attacchi a numerose organizzazioni comuniste e così via, senza tuttavia omettere valutazioni più generali. Ne richiamiamo alcune fra quelle che sono sembrate più significative: la cosiddetta «rivoluzione culturale» ha provocato turbamento e resistenze in strati cospicui della classe operaia e in un gran numero di intellettuali; nell'ultimo periodo, arresti e destituzioni hanno particolarmente colpito i quadri della cultura e dell'esercito; numerosi dirigenti di partito sono scomparsi senza lasciar tracce; l'opposizione è particolarmente forte in provincia, dove le masse contadine tornano a ritornare ai metodi avventuristici delle Comuni. Nonostante la massiccia pressione delle «guardie rosse» e continue quotidiane da cento mila soldati, in generale la popolazione adulta mantiene un atteggiamento ambivalente verso i cittadini sovietici rimasti in Cina. Anche il fatto che numerose persone perfino al braccio la fascia rossa, e frequentemente traggono di tasca il libro con le massime di Mao, deve essere attribuito assai più al desiderio di evitare guai che ad una adesione alla «rivoluzione culturale».

Gravi, a giudizio dei tre giornalisti sovietici, sono i danni che il movimento in corso ha provocato allo sviluppo economico e sociale del paese. Le scuole superiori sono praticamente ferme da un anno, gli studenti sono impegnati esclusivamente nella agitazione politica. Si lamenta la separazione dei trasporti (un terzo dei quali è controllato dalle «guardie rosse»); molte fabbriche ristagnano; i giornali omettono qualsiasi informazione economica; nel '66 è mancato il terzo piano quinquennale, ma non si sa in che cosa consista. Sono stati imposti provvedimenti vessatori in campo sociale, come l'abolizione delle ferie e del pagamento del lavoro straordinario. La situazione dei consumi permane seria, come dimostra il razionamento dei tessuti di cotone e di gran parte dei generi alimentari.

Alla domanda su quali siano le finalità generali della «rivoluzione culturale», la risposta è stata che esse permangono nel triplice obiettivo di liquidare la diffusa opposizione alla linea di Mao; di imporre una accentuata militarizzazione della vita sociale e produttiva e di acquisire una base di massa alla politica di rottura del fronte socialista mondiale e all'antisovietismo.

Circa il ruolo personale di Mao, i tre giornalisti si sono limitati a constatare che il presidente del PCC non ha mai parlato nel corso dei recenti avvenimenti, nonostante l'invito rivolto in pubbliche occasioni, ed hanno anche espresso l'opinione che un ruolo non secondario sia assolto dalla moglie di Mao.

Questa sera le «Ivestia» pubblicano una intervista col comandante del processo sovietico «Zagorsk» tenuto sotto sequestro per tre settimane nel porto cinese di Daini (Dairen). Il capitano Naumov riferisce che l'incidente è accaduto l'8 dicembre all'orizzonte di piloti cinesi che avevano preso la direzione della nave per farla uscire dal porto. Il rifiuto del comandante sovietico di eseguire quelle manovre, il processo è stato fermato e per venti giorni — da parte sovietica — si è tentato inutilmente di annettere ad una commissione amichevole dell'incidente. Il danno provocato dal blocco del processo ammonta a 400.000 rubli (circa duecentocinquanta milioni di lire).

Enzo Roggi

Il richiamo di Glenn Ford anche se la sua permanenza sotto accusa è ancora limitata, a quanto sembra, al periodo di un mese — ha suscitato a Hollywood una certa ansiosità. È un uomo di successo, un attore americano di quel che si chiama «prima linea» (prima linea significa «prima linea» della guerra civile americana, ma non è quello che si intende qui).

Glenn Ford nel Vietnam con la divisa dei «marines»



HOLLYWOOD, 4. Il noto attore cinematografico e teatrale Glenn Ford indosserà domani la divisa di ufficiale della marina e non per un film — come ricava con frivole suggestioni la Associated Press — ma perché è stato richiamato in servizio. Dopo lo stesso (secondo quanto ha detto il suo agente) Glenn Ford partirà per Saigon — qui egli si presenterà al comando del terzo gruppo unitario di marina, impegnato nella «sporca guerra» in Vietnam. L'attore, che ha più di cinquant'anni, ma un fisico di ventisei, è stato nel corpo dei marines, dal '42 al '45 durante la guerra mondiale, per poi passare nella riserva marina, con grado di ufficiale.

Rifiutata l'adozione dei sistemi di sicurezza richiesti dal governo

## I colossi USA non vogliono auto più sicure

DETROIT, 4. Le quattro grandi case automobilistiche degli Stati Uniti hanno ufficialmente notificato al governo federale di non poter adottare tutti i 23 sistemi di sicurezza obbligatori proposti per le auto del 1968.

Ford, Chrysler, General Motors e American Motors hanno illustrato al supervisore del governo federale per i sistemi di sicurezza, William Haddon, le ragioni per cui considerano alcune proposte per ora inattuabili.

Haddon aveva illustrato il suo programma riguardante i sistemi di sicurezza (in tutto 23 nuovi dispositivi) e aveva dato tempo ai costruttori d'auto fino a ieri per presentare i loro punti di vista e i loro suggerimenti.

Industrie costruttrici affiliate in Europa — continueranno a imporre la loro politica anche nel vecchio continente.

È noto infatti che quasi centomila americani perdono ogni anno la vita in scia delle loro auto (furono 49 mila, per la precisione, nel 1965) e che a determinare un tanto luttuoso bilancio degli incidenti sono le scarse garanzie di sicurezza offerte dalle vetture agli automobilisti. È assai recente, infatti, un approfondito studio della Republic Aviation Division il quale ha rivelato che ben il 50 per cento degli scontri mortali avvennero a una velocità inferiore ai settanta chilometri orari, quando cioè — con auto più resistenti e ben progettate secondo i canoni delle moderne tecniche della sicurezza — le conseguenze letali dovrebbero costituire l'eccezione e non la regola. Di conseguenza, concludere la RAD, con 134 modifiche alle auto attuali, nei soli Stati Uniti verrebbero risparmiate ben quattrocento vite umane alla settimana.

## Tutta una vita consumata ad inseguire la velocità

È scomparso come suo padre, sul «Bluebird», tentando di superare un limite che oggi, nell'era dei supersonici, ha ormai ben scarso valore - Una passione straordinaria

Donald Campbell aveva detto, una volta, che la sua passione per i primati in terra e in acqua non derivava solo dal desiderio di essere il primo, ma anche dalla consapevolezza che a quella velocità non è concesso sbagliare: qualsiasi errore, anche minimo, è irrimediabile, e questa necessità di essere perfetto — al volante come pilota — lo affascina.

Probabilmente era davvero solo questo a indurlo ad inseguire ancora dei primati che avevano una risonanza sempre minore, quando le velocità si calcolano a migliaia di chilometri al secondo per gli astronauti in orbita; in due o tre volte la velocità del suono per i speciali relitti da caccia; quando persino a terra — sia pure con motori a reazione — due piloti americani hanno già sfiorato i mille chilometri, i 645 all'ora dell'automobile a turbina di Campbell non avevano più molto significato se non per cerchie ristrette di tecnici.

Sotto questo profilo, quindi, Donald Campbell era un poco un superato; non era superato, inecce la sua straordinaria passione, ereditata dal padre, che lo ha condotto a morire durante «un giro di prova», esattamente come diciotto anni fa era morto suo padre, Malcolm Campbell, l'impiegato dei Layds di Londra che un giorno aveva abbandonato l'ufficio per dedicarsi ai motori.

Donald Campbell aveva appena tre anni quando, nel 1924, con il primo della serie dei «Bluebird», suo pa-

dre aveva stabilito il record mondiale alla velocità, fantastica in quegli anni, di 235 chilometri all'ora. Da allora, correndo prevalentemente sulla pista naturale del Lago Salato dell'Utah, toccò altri primati con prestazioni di tanta risonanza da essere nominato — nel '31 — baronetto. Fu ancora l'ormai sir Malcolm Campbell a stabilire anche i primati mondiali su acqua — con motoscafi battezzati anch'essi tutti «Bluebird» — proprio sullo stesso lago di Coniston in cui si è inabissato Donald Campbell.

Il figlio non sembrava destinato a seguire la strada del padre: aveva un difetto cardiaco congenito ed era di costituzione così poco robusta che l'esercito inglese, durante la guerra, lo destinò ai servizi sedentari.

Donald Campbell, quindi, si limitava a rivere all'ombra del padre fino a quando questi decise di festeggiare la fine d'anno del 1948 provando un nuovo «Uccello azzurro» col quale battere il suo stesso primato pretenendo un tentativo che stava per essere compiuto negli Stati Uniti. Sir Malcolm Campbell aveva sessantatré anni: spinse l'«Uccello azzurro» sulla pista di Reigate, nel Surrey, ad una velocità di oltre cinquecento chilometri all'ora: come il «Bluebird» a turbina di Donald Campbell, anche quello di Malcolm fu visto «decollare», rovesciarsi e ricadere, schiacciando il pilota.

Sir Malcolm Campbell morì immediatamente: l'auto

era ancora utilizzabile: così Donald Campbell riuscì a farsela affidare e ad iniziare a sua volta la caccia ai primati. La macchina andò completamente distrutta nel 1960, proprio su quella pista del Lago Salato dove usava correre Malcolm Campbell: tentando di riconquistare il primato del padre, Donald Campbell aveva lanciato l'«Uccello azzurro» a 560 all'ora quando la macchina gli sfuggì: fu un volo di 200 metri, poi il «Bluebird» piombò a terra, si rovesciò tre volte e fece quindi una strisciata di oltre due chilometri prima di fermarsi. Donald Campbell uscì dal cumulo di rottami e se ne andò a piedi fino all'ambulance: non aveva riportato che lievisime lesioni.

All'epoca di questo incidente, Donald Campbell possedeva già l'idroscivolante col quale si è inabissato ieri: lo aveva fatto costruire nel 1955 e nelle acque di Ullswater, nel Cumberland, aveva immediatamente stabilito il nuovo record mondiale alla media di 379 chilometri all'ora.

Nel 1964 Campbell attaccò ambidue i records, quello di terra e quello d'acqua, e li superò, portando a 645 chilometri all'ora il record su terra e a 444 quello su acqua. Disse poi che avrebbe smesso di correre quando avesse raggiunto due obiettivi: i mille chilometri all'ora in terra e i 500 in acqua. Il secondo obiettivo lo ha quasi raggiunto: ma lo ha pagato con la vita.