

C'era pericolo di inondazione

Emergenza a Londra per la piena del Tamigi

LONDRA, 1. La capitale inglese ha vissuto ore drammatiche correndo il rischio, stamane all'alba, di subire un'inondazione quando il Tamigi è stato percorso da un'ondata di marea eccezionalmente alta provocata dalle violente tempeste nel mare del Nord.

Polizia e vigili del fuoco sono stati posti in allarme. I redattori e gli impiegati del quotidiano «Daily Sketch», che ha sede in un edificio lungo il fiume hanno provveduto a sistemare sacchi di sabbia di fronte agli ingressi dello stabile.

Tecnici del ministero della Agricoltura hanno trascorso la notte nella sala di controllo del Tamigi, per seguire la situazione e dare tempo all'arme con un dispositivo di sirene installato lungo il Tamigi nel 1968, anno in cui per la prima volta si delineò la possibilità di una inondazione.

L'ondata di marea è però passata senza provocare danni e senza rendere necessario l'allarme. Comunque, il livello del fiume è aumentato di oltre un metro al di sopra dei livelli massimi.

Mozambico: i superstiti muoiono di fame



LORENZO MARQUES, 1
Decine di migliaia di sinistrati, rifugiati di circa un settimana sulle alture che emergono nella zona di Quelimane inondata a causa del ciclone, sono sempre in attesa di soccorsi, alle prese con la carestia, le intemperie, le malattie. Le squadre di soccorso — dove e come possono, vista la scarsità del loro impiego — somministrano vaccino ai superstiti per evitare il pericolo del tifo. Resta ancora sconosciuto il numero totale delle vittime, sorprese nelle case e nelle capanne sommerse o sepolte dalle tonnellate di fango. La reale entità del disastro (di cui per ora si sa soltanto, con certezza, che ha provocato la devastazione totale di una

area di 25.000 chilometri quadrati della regione più fertile e popolata del Mozambico) potrà essere conosciuta, dicono le autorità di Lorenzo Marques, solamente quando le acque saranno rifluite.

Intanto, i soccorsi si concentrano essenzialmente sui gruppi di persone rifugiatisi sulle colline, privi di viveri e alloggi. Alcuni hanno sezionato le carcasse delle vacche morte annegate e hanno steso al suolo pezzi di carne per farli seccare. Gli aerei di soccorso gettano a questa gente sacchi di sale, per aiutarla a conservare la carne. Finora soltanto duemila superstiti hanno potuto essere riuniti a Quelimane, dove vengono alloggiati sotto tende e riforniti di viveri. Si teme però che

le vittime siano numerose tra i bambini e i vecchi rimasti tra i gruppi isolati nelle paludi sulle alture, e che molti di loro non potranno sopravvivere alla fame ed all'umidità.

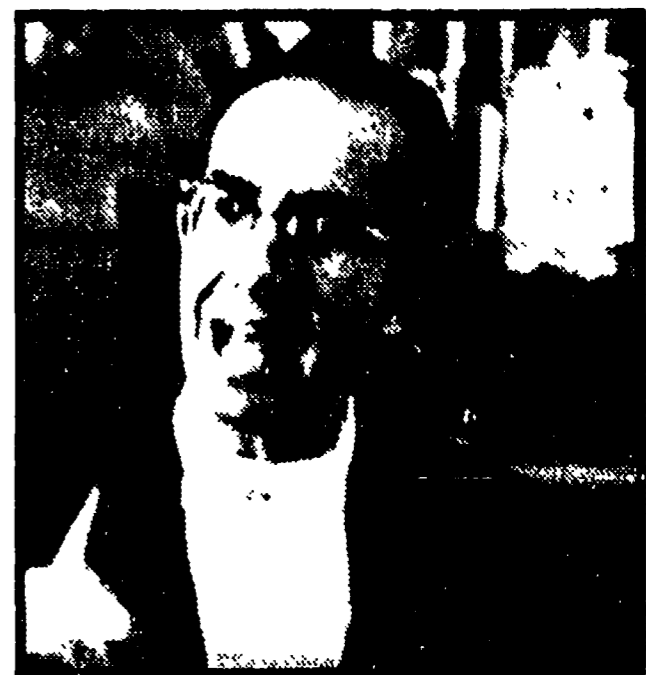
Riguardo al numero del selettivo per ora il dato accertato è di circa duecentomila, ma anche qui si tratta di un bilancio provvisorio.

Nelle foto: due drammatiche immagini che danno la misura della spaventosa tragedia abbattutasi sulle popolazioni del Mozambico. Alcuni scampati al ciclone, intrappolati in una palude, chiedono cibo ad un elicottero (a sinistra); una madre e un padre tentano di mettere al riparo la loro creatura, cercando di raggiungere un luogo non invaso dalle acque.

Dura requisitoria del pm

«Gli assassini della Granefors sono loro tre»

Chiesti 30 anni per due imputati jugoslavi e 24 per il terzo - Pesante ricatto degli armatori che si nascondono dietro le bandiere ombra - La vicenda della Providence



Dalla nostra redazione GENOVA, 1.

Una analisi minuziosa per comporre in senso unico un mosaico di indizi contrastanti ha condotto il P. M. dott. Meloni a chiedere la condanna dei tre imputati jugoslavi accusati di aver ucciso e gettato in mare il comandante della «Granefors» Renato Girlich, il secondo ufficiale Filippo Magistro e il mozzo Angelo Vecchio. Meloni ha concluso la sua requisitoria nell'avanzato pomeriggio di oggi. Ha chiesto 30 anni di carcere per il primo ufficiale

Josek Glavic, eguale pena per il caporale di macchina Rato Babac, 24 anni per il marinaio Nedjelko Vukic, che aveva meno di 18 anni all'epoca dei fatti. Il P. M. ha escluso le aggravanti della premeditazione e anche quella di aver soppresso il secondo ufficiale e il mozzo allo scopo di togliere di mezzo i testimoni della uccisione del comandante. «Riteniamo — ha dichiarato Meloni — che Magistro e Vecchio, di guardia sul ponte della nave, siano intervenuti in aiuto del comandante e siano stati assassinati durante la coltellata».

Dietro le quinte del processo c'è stato intanto un pesante intervento dei padroni delle navi ombra. Hanno domandato, indirettamente, che il caso Granefors venisse chiuso e nel quale la istruttoria affermando che «il dibattimento ha chiaramente dimostrato come non sussistesse alcuna responsabilità della società armatrice».

Cercando la sede della società armatrice della Granefors, come è noto, ci si imbatte soltanto in una casella postale e nell'ufficio di un avvocato. Ebbene c'è un avvocato soltanto anche dietro la presa di posizione degli armatori ombra che minacciano il ministro della Marina, monsignor Manfroni, per le dichiarazioni da lui rilasciate prima di partire per Tokio, dove ha luogo una conferenza internazionale sul problema di questa immensa flotta ombra che copre ormai un terzo dell'intero naviglio mondiale?

La presa di posizione trasmessa all'ANSA avverte il ministro che egli sarà querelato davanti alla magistratura italiana, a quella libanese e a quella panamense se non ritirerà l'accusa mossa ai padroni ombra di affarare lo Stato e di fruttare in maniera ignobile gli equipaggi.

Il comunicato è redatto su carta intestata a un fantomatico Comitato internazionale «Flags of Convenience» che ha il suo ufficio di difesa per le bandiere di necessità. Lo ha firmato l'avvocato Francesco Rizzuto con uffici in piazza della Vittoria a Genova. Si tratta di un civilista implicato — vedi caso — in un processo per naufragio colposo della nave «Providence» battente bandiera liberiana a Conforti spalanca un quadro allucinante sulle condizioni di vita a bordo della vecchia carretta libanese; bombardata da aerei turchi presso Cipro, rimasta per settimane in balia delle onde con i motori guasti mentre a bordo mancava l'acqua da bere per l'equipaggio. Fu un incidente ad aggiungere un appello radio e a fornire un po' di acqua potabile. Dopo otto giorni di navigazione a motori spenti, sfruttando venti e correnti marine riescono a raggiungere Alessandria. Il Natale 1964 lo trascorsero in navigazione, senza nafta a bordo, senza luce e senza pane. Hanno mangiato solo frittelle di farina.

Il memoriale parte dall'agosto 1964 e giunge tra odisse condite fino al naufragio nella notte del 20 ottobre 1965.

Era salito a bordo l'avvocato Rizzuto che imponeva di partire — scrive il comandante della Providence, Conforti — anche se il pilota del porto aveva avvertito: «con questo tempo la Providence non può farcela».

Giuseppe Marzolla

Due ore di difficili manovre per agganciare il modulo di comando al modulo lunare

Gli astronauti al lavoro col cacciavite

Ansia a bordo — Il cuore di Roosa da 70 a 130 pulsazioni — Shepard dice a terra: «Potremmo mandare fuori un uomo per vedere cosa sta accadendo» — Cinque tentativi e poi la riuscita — I tecnici di Houston preoccupati hanno preso tempo prima di confermare che la discesa sulla Luna potrà avvenire come previsto — Dialoghi concitati e trasmissioni televisive in diretta — Continua regolare il volo verso il satellite

Nostro servizio
HOUSTON, 1
L'Apollo 14 vola verso la Luna, e se non si verificano altri incidenti lo sbarco sarà tentato secondo quanto fissato nel programma originario. Lo ha dichiarato nel corso di una conferenza stampa tenuta stasera, qui al centro di controllo, il direttore della missione, Chester Lee; egli ha comunicato che, dopo che era stato tentato invano per cinque volte da Roosa, l'aggancio è riuscito e tutto — ha affermato Lee — «ci fa credere che è stato normale».

La conferenza stampa è stata tenuta, dopo molte ore di incertezza, mentre gli astronauti dormivano, ed a conclusione di un attento esame di una trasmissione televisiva di un'ora e mezza inviata dall'Apollo 14. Il meccanismo dell'aggancio, ha dichiarato ancora Lee, che probabilmente, una volta in orbita, è stato colpito da una meteorite, ora è efficiente. «La causa dell'inconveniente di ieri sera potrebbe essere stato un qualche corpo estraneo che può aver impedito il funzionamento dei dispositivi di aggancio preliminare».

Il pessimismo, che Lee non ha del tutto fugato, deriva anche dal fatto che la missione, cominciata con ritardo, è stata dapprima disturbata dal maltempo e poi dal mancato aggancio del LEM, ed anche perché in molti è ancora vivo il dramma vissuto dai tre dell'Apollo 13. E, infatti, lo stesso Lee non è stato categorico nel suo annuncio di stasera. Egli ha affermato che alla NASA hanno «tutta l'intenzione» di ordinare lo svolgimento totale della missione. Lee ha però anche detto che continueranno nel frattempo gli accertamenti sul cattivo funzionamento delle apparecchiature per il «docking».

Un altro dirigente del programma Apollo, James McDivitt, ha aggiunto: «Poiché abbiamo compiuto tutte le prove possibili ed ogni cosa sembra perfettamente normale, non c'è nulla che possa far prevedere qualcosa di diverso da una missione normale».

Le analisi compiute fino a questo momento includono anche una serie di calcoli effettuati mediante «computer» e che, a quanto pare, non hanno dato risultati preoccupanti.

E' stato inoltre ricordato che gli astronauti Mitchell e Shepard non riescono ad agganciarsi al resto dell'astronave restando a bordo del LEM, potrebbero sempre rientrare nella cabina di comando dell'Apollo camminando nello spazio. Già da tempo, infatti, sia sul LEM sia sugli altri due moduli di comando, il meccanismo di aggancio, ha dichiarato ancora Lee, che probabilmente, una volta in orbita, è stato colpito da una meteorite, ora è efficiente. «La causa dell'inconveniente di ieri sera potrebbe essere stato un qualche corpo estraneo che può aver impedito il funzionamento dei dispositivi di aggancio preliminare».

Il pessimismo, che Lee non ha del tutto fugato, deriva anche dal fatto che la missione, cominciata con ritardo, è stata dapprima disturbata dal maltempo e poi dal mancato aggancio del LEM, ed anche perché in molti è ancora vivo il dramma vissuto dai tre dell'Apollo 13. E, infatti, lo stesso Lee non è stato categorico nel suo annuncio di stasera. Egli ha affermato che alla NASA hanno «tutta l'intenzione» di ordinare lo svolgimento totale della missione. Lee ha però anche detto che continueranno nel frattempo gli accertamenti sul cattivo funzionamento delle apparecchiature per il «docking».

«Houston, non prende, non riesco ad agganciare».

Da terra c'è stato qualche attimo di silenzio e poi si è udita la voce del direttore di volo che diceva: «Calma ragazzi, aspettate un attimo e concentratevi prima di ripetere la manovra».

ROOSA — Ho riprovato in questo momento, ma non riesco ad agganciare.

HOUSTON — Riprova ancora e vedrai che tutto andrà bene.

ROOSA — Speriamo.

L'ansia, a questo punto, ha preso un po' tutti: i assi nello spazio e a Terra. Roosa è rimasto calmo, ma il suo cuore è salito da 70 a 130 battiti. Le reazioni cardiache di Shepard, invece, non sono giunte a terra perché il comandante della missione si era semplicemente dimenticato di innescare un cavo della propria tuta. E' stato lo stesso Shepard a comunicare a terra che la manovra non riusciva ancora e che, dalla cabina di comando, erano chiaramente visibili alcuni graffi sul «mascio» del modulo di comando, come se nel tentativo di aggancio alcuni dei ganci di tenuta avessero soltanto stragato contro la «prua». Ad un certo punto, Shepard ha fatto una proposta coraggiosissima, ma un po' fantascientifica.

SHEPARD — Base Houston, tenete d'occhio il mio modulo ad agganciare ho una proposta da fare.

HOUSTON — Che cosa vorresti fare Shepard?

SHEPARD — Penso che potrei mandare un uomo fuori, munito di tutto per vedere come mal l'aggancio non è possibile.

HOUSTON — Aspettiamo a prendere decisioni così impegnative.

SHEPARD — D'accordo, aspettiamo.

A questo punto, tutti si sono messi alla manovra insieme a Roosa, mentre a terra si svolgevano una serie frenetica di operazioni. La situazione nello spazio veniva ricostruita anche in alcuni simulatori nel tentativo di trovare una soluzione. La preoccupazione, comunque, non accennava a diminuire poiché già da oltre un'ora la manovra di aggancio veniva tentata e ritentata senza successo. Quando i due veicoli (modulo di comando e modulo lunare) sono «appiccicati» si forma all'interno, come è noto, un corridoio attraverso il quale gli astronauti passano nel modulo lunare per la fase di discesa sul nostro satellite. Inoltre, dopo la passeggiata sulla Luna, quando il LEM risale verso il modulo di comando, l'operazione di aggancio deve essere ripetuta con gli stessi apparecchi. Se non funzionano bene, addirittura alla loro prima utilizzazione. Insomma ce ne era abbastanza per preoccuparsi. Se nella fase di rientro dalla Luna l'aggancio fra le due navicelle non fosse avvenuto regolarmente, per Shepard e Mitchell avrebbe potuto essere la fine.

Le cose sono andate avanti ancora per 44 minuti. Nel vari tentativo erano già andate sprecate quasi 2 ore ed era stato consumato anche il 5% in più di carburante. Cinque volte, i tentativi di aggancio sono andati a vuoto. Alla sesta volta, la manovra è riuscita. Il cuore di Roosa ha pulsato per qualche istante ancora più rapidamente. Poi il pilota ha detto: «I got a hard dock» (ho fatto un duro attracco). A terra, nella grande sala di controllo, si sono levate subito le grida di giubilo degli addetti che non hanno saputo contenere l'entusiasmo. E' stato poi spiegato che per l'attracco era stata impiegata una bomboletta di azoto lunga una quindicina di centimetri che aveva permesso, con una forte pressione, al cono mobile della cabina madre, di «saltare» una prima serie di ganci che non tenevano, per agganciarsi direttamente ai dodici ganci successivi. Tutta la manovra di «aggancio» come i precedenti tentativi, si era svolta sotto l'occhio elettronico di una telecamera che aveva trasmesso a terra tutte le varie operazioni. Senza aspettare ordini, dopo il «contatto» e la riuscita della «presa», gli astronauti, cacciavite alla mano, si sono infilati nel «corridoio» fra le due navicelle e hanno cominciato a lavorare. Il primo gancio del modulo di comando, con relativi ganci, portandosi vicino al sedile dove si sono messi ad esaminarlo pezzo per pezzo.

Anche questa ispezione è stata trasmessa a terra minuto per minuto. Si è visto per un momento la mano di uno degli astronauti moltiplicare i cacciavite impugnati a quel momento. L'arnese è rimasto per qualche istante a mezz'ora per lo stato di impponderabilità. Poi è stato ripreso al volo e messo via.

Da terra hanno aggiunto alcune raccomandazioni e subito dopo hanno annunciato che per il momento non c'erano cambiamenti di programma. Rimanevano comunque ancora due giorni di tempo per decidere se far continuare la missione oppure rinunciare, per non mettere in pericolo la vita degli astronauti, alla discesa sulla Luna. Poco dopo, a bordo dell'Apollo 14, tornava la calma. La nave spaziale, in quel momento, era a 68.996 miglia dalla terra e viaggiava verso la Luna ad una velocità di oltre 5.000 miglia all'ora.

A Capo Kennedy intanto ancora in serata la polizia manteneva un rigido blocco intorno ad un corteo di dimostranti negri che innalzavano cartelli con la seguente scritta: «L'America invia sulla Luna dei pigrini ragazzi bianchi, perché se vi fosse davvero da lavorare allora avrebbero mandato un negro». I negri, per la partenza di Apollo 14, avevano organizzato una marcia di protesta contro le pigrerie lunari.

Hart Colin



Ecco, nel disegno, il momento dell'aggancio fra modulo di comando e LEM che ieri è stato portato a termine fra grandi difficoltà

Hanno rifiutato di rientrare nelle celle dopo l'ora d'aria

Chiedono la riforma dei codici i detenuti in rivolta a Marassi

Una delegazione ricevuta dal procuratore generale della Repubblica di Genova

Dalla nostra redazione
GENOVA, 1.
Dopo che la notte scorsa cinquanta detenuti nel carcere di Marassi avevano iniziato lo sciopero della fame, oggi la protesta è ripresa e si è estesa a tutti i reclusi. Gli due giorni o sono alcuni carcerati avevano rifiutato il cibo.

Per la protesta è stata ripetuta e allora cinque prigionieri, giudicati tra i più «riottosi», sono stati rinchiusi in cella di isolamento.

Ma la misura (come facilmente prevedibile) anziché calmare gli animi ha ottenuto il risultato opposto. Questa mattina

nessun detenuto ha voluto lavorare (si ricordi, tra l'altro, che l'attività lavorativa in carcere viene retribuita con appena 350-500 lire giornaliere). Più tardi, quando è venuto il momento di «prendere aria» i carcerati hanno lasciato tranquilli le loro celle ma, alla fine del «passaggio», si sono rifiutati di rientrarvi, e hanno dichiarato che riprenderanno tutti lo sciopero della fame.

Al carcere giudiziario di Marassi, presidiato da forze di polizia e carabinieri, si è recato il procuratore generale della Repubblica dott. Coco. Solo verso le 18.30, quando il procuratore ha accettato di ricevere

una commissione, i detenuti sono rientrati nelle loro celle. Della commissione fanno parte anche i cinque che erano stati rinchiusi nell'isolamento.

Che cosa vogliono i reclusi? Il riscaldamento (proprio oggi è giunta finalmente notizia della approvazione dell'appalto degli impianti), un cuoco civile addetto alle cucine e vitto migliore, la possibilità di vedere gli spettacoli televisivi senza esclusioni censorie.

Ma soprattutto chiedono la riforma del Codice penale e del sistema carcerario. Già nel '69, sui cartelli inalberati dai detenuti durante le rivolte esplose in aperte nelle carceri di Mi-

lano, Torino e Genova, erano scritte frasi come «Vogliamo la riforma del regolamento carcerario» e «Viva il nuovo codice».

Sono richieste alle quali nessuno può negare un fondamento. E' noto che ancora oggi la reclusione viene messa non come misura rieducativa, ma come pena destinata a infliggere sofferenze e castigo. E' d'altra parte evidente che qualsiasi riforma del regolamento carcerario avrebbe poco valore, se rinchiusa nella camicia di forza dell'attuale Codice penale che nonostante alcuni ritocchi — più che altro formali — continua ad essere in larga misura il Codice del periodo fascista.

Il bimotore era da turismo

Muiono 3 nell'aereo precipitato a Cagliari

CAGLIARI, 1.
Un aereo da turismo con tre persone a bordo è precipitato poco dopo il decollo avvenuto alle 14.30 dall'aeroporto civile di Cagliari. L'aereo (un bimotore del tipo Piper-Twin Comanche) si è schiantato in una zona di campagna a 300 metri dalla statale 130. Tutti e tre i passeggeri sono morti; si tratta del pilota Carlo Fasciolo, di 57 anni (che si trovava ai comandi al momento dell'incidente), del medico Giovanni Lai, 48 anni, e del secondo pilota Marco Pecoraro, di nazionalità svizzera, dirigente industriale.

Il Piper era di proprietà della società milanese Alco ed era giunto in Sardegna per essere acquistato dai dirigenti della cartiera di Arbatax. Il contratto di vendita avrebbe dovuto definirsi infatti questa sera, dopo il volo di collaudo.

Sulle cause della tragedia non si hanno per ora notizie. Il velivolo era appena alzato dalla pista ed aveva già preso quota quando si sono interrotti i suoi collegamenti con la torre di controllo. Nell'urto col terreno l'aereo si è rovesciato su se stesso e i tre occupanti, intrappolati nella cabina, sono deceduti sul colpo.