

In seguito a una protesta del governo di San José

Inviati, poi ritirati, marines USA in Costa Rica

Una operazione intimidatoria di Washington alla frontiera del Nicaragua, con il pretesto di garantire l'evacuazione del personale civile americano

MANAGUA — Doppio colpo di scena nella vicenda del Nicaragua. Dopo che le agenzie di tutto il mondo avevano dato la notizia, assai grave, che duecento « marines » americani, con l'appoggio di C-130 Hercules e di elicotteri, si trovavano alla frontiera tra il Costa Rica e il Nicaragua, si è avuta la prima reazione del governo costaricano che ha posto un vero e proprio ultimatum all'ambasciatore americano a San José, intimandogli 24 ore di tempo per allontanare i velivoli militari. Qualche ora dopo il Dipartimento di Stato USA ha comunicato il ritiro degli aerei sottolineando che gli Stati Uniti « non appoggiano Somoza né cercano di neutralizzare una qualsiasi delle fazioni in lotta ».



JINOTEPE (Nicaragua) — Una sentinella sandinista col fucile mentre sorveglia una strada

Il carattere intimidatorio di tale operazione è evidente nonostante le dichiarazioni dell'ambasciatore degli USA a San José di Costa Rica secondo cui gli aerei e i marines avrebbero una « missione umanitaria » consistente nell'evacuazione di cittadini americani da Managua. E lo è per due ragioni: perché è ben noto che la motivazione dell'evacuazione di cittadini americani da paesi del terzo mondo « in crisi » è spesso servita a coprire interventi armati che, come nel caso di Santo Domingo, sono serviti a puntellare regimi reazionari pericolanti; e perché la situazione di necessità invocata esiste da circa due mesi, da quando, cioè, è in corso l'in-

surrezione popolare, e non si vede perché i cittadini americani siano potuti restare a Managua mentre vi si combatteva e non potrebbero recarsi ora che gli scontri sono a decine di chilometri dalla città. La presenza dei marines alla frontiera con il Nicaragua potrebbe avere una più valida spiegazione di quella

data dalle autorità USA se si tiene conto delle informazioni diffuse dalla Associated Press secondo cui la Guardia Nazionale di Somoza potrebbe terminare le scorte di munizioni entro tre settimane. L'informazione viene da una « fonte militare molto vicina al comando centrale ». Si spiegano così anche gli invii di rifornimenti da parte degli

Stati Uniti alle truppe di Somoza di cui vari giornali hanno dato notizia in questi giorni. La « fonte militare » ha definito « senza speranza » la situazione militare di Somoza. Tutte le vie di comunicazione terrestri sono interrotte e controllate dai guerriglieri sandinisti e l'invio dei rifornimenti è rinforzato ai reparti della Guardia nazionale « è divenuto molto problematico ».

La situazione militare nei due punti cruciali, Masaya e Rivas, resta immutata mentre si ha notizia di altri cedimenti delle truppe somoziste. A La Paz, a 38 chilometri da Managua, i sandinisti sono entrati in possesso di due carri armati « Sherman » e di due autoblindo. Anche a Leon sono caduti in mano sandinista un carro armato, due autoblindo e alcune mitragliatrici pesanti dopo il ritiro dei soldati della Guardia nazionale da un fortino situato nelle vicinanze della città, già liberata da un paio di settimane. Si apprende inoltre che la maggior parte dei generali di Somoza ha chiesto e ottenuto il visto per gli Stati Uniti, per sé e le proprie famiglie. Tre ufficiali della Guardia hanno disertato ieri e si sono rifugiati nell'ambasciata di Colombia a Managua. I sandinisti hanno anche annunciato la fine della resistenza dei nuclei somozisti nella città di Matagalpa. Ventisette soldati del dittatore asserragliati da tre giorni nella cattedrale della città si erano arresi l'altro ieri.

IL GOVERNO FA MARCIA INDIETRO E RAHIMI RESTA AL SUO POSTO

Khomeini si impone a Bazargan

TEHERAN — Il governo provvisorio iraniano ha fatto marcia indietro sull'allontanamento del capo della polizia militare generale Saif Amir Rahimi: un ministro ha detto che il governo si piega alla decisione dell'ayatollah Khomeini di riconfermare il generale nella carica. Si tratta del ministro della Difesa, Fazl Rahn, che domenica aveva ordinato al generale Rahimi di andarsene, e che ieri ha detto alla Reuters: « La decisione dell'ayatollah Khomeini è al di sopra dei miei poteri e di quelli del governo, e io obbedisco al suo

ordine ». Analoga piena sottomissione ha annunciato l'altro firmatario dell'ordine di allontanamento di Rahimi, il capo di stato maggiore delle forze armate generale Nasser Garbod. La marcia indietro del governo rappresenta una vittoria personale per il cinquantacinquenne generale Rahimi che aveva denunciato l'esistenza di un complotto militare ad alto livello per allontanarlo e « indebolire la rivoluzione iraniana ». Il generale Saif Amir Rahimi, aveva dichiarato ancora ieri mattina che non intendeva lasciare il suo posto.

E si era recato come al solito, alla caserma centrale di Teheran. Il generale Rahimi ha detto ieri mattina che uno dei suoi ufficiali d'ordinanza (membro di uno speciale corpo dell'esercito di 70 uomini costituito di recente per proteggere Khomeini e Rahimi) è stato colpito, in una strada non lontana dalla caserma « Khomeini » da un « commando » che è riuscito a far perdere le sue tracce. L'uomo, Ahmad Nuri, gravemente ferito allo stomaco, è stato trasportato in ospedale in condizioni disperate. Rahimi ha detto che Nuri

era riuscito a colpire e ferire uno dei suoi aggressori prima che l'auto che trasportava il « commando », formato da tre persone, riuscisse ad allontanarsi. Nel colpire l'ufficiale iraniano, i tre aggressori avrebbero pronunciato delle minacce nei confronti di chiunque dia il suo appoggio al generale Rahimi. Quest'ultimo, dal canto suo, ha affermato che gli aggressori hanno gridato, mentre colpivano Ahmad Nuri: « Vi uccideremo tutti. Uccideremo il generale Rahimi e l'Iman (Khomeini) che ha ordinato a Rahimi di restare al suo posto ».

Gli occhi di tutti puntati verso il « laboratorio spaziale »

Incerta fino alle ultime ore la zona effettiva di caduta

Una sola ora di volo in più, a seconda dell'angolo di incidenza della traiettoria, può portare cambiamenti notevoli - Stato di vigilanza anche nel Vaticano - Una « vittima dello Skylab » nelle Filippine

L'occhio del « Voyager » alla scoperta di Giove

PASADENA — Un veicolo spaziale conclude la sua parabola (lo « Skylab ») ed un altro arriva a destinazione, raggiungendo il punto culminante della sua missione (il « Voyager 2 »). La sonda interplanetaria automatica ha « sfiorato » — per così dire — la superficie di Giove, il pianeta più grande del sistema solare, riprendendo migliaia e migliaia di fotografie.

Il « Voyager 2 » è passato a circa 600.000 km. dalla superficie di Giove: una distanza che sembra enorme, in termini di misura terrestre, ma che è minima se pensiamo al vero e proprio abisso di spazio che ci separa da quel pianeta. Assai più da vicino sono state scattate le foto dei satelliti: 230.000 km. per Europa, 63.000 per Ganimede.

Le osservazioni del « Voyager 2 » hanno integrato quelle della sonda gemella che nel mese scorso aveva compiuto un analogo percorso; anzi, alcune delle fotografie ed analisi da esso compiute erano state « commissionate » via radio dopo aver analizzato le foto ed i dati già ottenuti in precedenza.

Uno degli elementi di maggiore interesse è quello della attività vulcanica del satellite Io, l'unico corpo del sistema solare — fra quelli finora esplorati dalle sonde spaziali — a presentare fenomeni di vulcanismo attivo. I satelliti di Giove presentano fra di loro notevoli differenziazioni e in base ai dati finora acquisiti Io è l'unico su cui siano stati riscontrati segni di attività vulcanica; ma tutti hanno in comune una più o meno ampia estensione di superficie ghiacciate, dovute alla enorme distanza dal Sole. Mentre la elaborazione e lo sviluppo delle fotografie sono in corso nei laboratori spaziali di Pasadena, il « Voyager » continua la sua corsa nello spazio; la prossima tappa è Saturno.

ROMA — Le ultime ore di attesa per la caduta dello « Skylab » continuano ad essere caratterizzate dalla incertezza, sia sul momento esatto (che prevede possibili oscillazioni fino a sei ore) sia sulla localizzazione del punto in cui avverrà l'impatto con gli strati densi dell'atmosfera e quindi l'inizio della disseminazione dei rottami. In tutto il mondo, centri di osservazione e autorità tengono la situazione permanentemente sotto controllo, pronti ad emanare le eventuali misure di emergenza, anche se si fa sempre più strada l'idea che la maggior parte dei frammenti del laboratorio spaziale andranno a cadere in mare.

Le ultime osservazioni, per la verità, privilegiano una vasta fascia che va dall'Oceano Indiano all'Australia settentrionale e alla Nuova Guinea; ma si tratta, occorre sottolinearlo, di illazioni che

attendono la verifica degli ultimi calcoli. Basterebbe infatti una sola ora di volo in più — a seconda dell'angolo di incidenza della traiettoria dello « Skylab » — con l'atmosfera — per cambiare radicalmente la zona interessata. Ieri è stato annunciato che anche in Vaticano si è in stato di allerta per la caduta del laboratorio spaziale: i vigili del fuoco del piccolo Stato sono in contatto con la sala operativa del Viminale, che segnalerà tempestivamente ogni avviso di pericolo. Alla Specola Vaticana di Castelgandolfo la parabola dello « Skylab » viene seguita con interesse ed attenzione scientifica.

Fra le notizie che vengono più o meno collegate alla vicenda dello « Skylab » e che arrivano da ogni parte del mondo ne va segnalata una dalle Filippine dove si afferma che vi è già stata una « vittima dello « Skylab » ». Si tratta

di Simcon Galvez, di 58 anni, che è morto per una crisi cardiaca nella città di Valenzuela, in quell'arcipelago, dopo aver gridato più volte nel sonno « Skylab, Skylab ». La polizia ritiene che sia la base della crisi cardiaca ci sia un incubo avuto nel sonno; i parenti dello uomo, sentendolo gridare, avevano pensato ad uno scherzo, e solo dopo una mezz'ora si sono resi conto di che cosa era accaduto in realtà. L'episodio può essere collegato ai fenomeni di panico o di allarmismo verificatisi in altri Paesi e soprattutto in India; essi sono rimasti tuttavia abbastanza circoscritti e va detto che — al di là del « battage » giornalistico che si è fatto in questi ultimi giorni intorno alla caduta del veicolo spaziale — l'atteggiamento dell'opinione pubblica è stato di attenzione, di interesse e di curiosità, ma anche di sostanziale calma.

Con gli scienziati del Centro elettronico della Università

A Pisa «calcolando» lo Skylab

Dal nostro inviato

PISA — « L'impulso luminoso disegna i confini dei continenti poi ha un guizzo improvviso: sul monitor appare una linea nitida, ondulata, di colore verdastro che si staglia su oceani, isole, mari, paesi. E' l'ultima orbita dello « Skylab » secondo una delle ipotesi di caduta elaborate dagli scienziati del centro nazionale universitario di calcolo elettronico di Pisa (CNUCE). La linea parte dal

« Europa, la stazione orbitale è a 132 chilometri di altezza. Sono le 12,20 di oggi, mercoledì 11 luglio. Lo Skylab si avvicina, si abbassa di chilometro in chilometro, la linea trancia terra e mare e poi riappare sul lato sinistro del monitor. Ancora qualche centimetro e si interrompe. Siamo sull'Oceano Pacifico ma molto vicini alle coste della California; a quel punto lo « Skylab » è sopra di noi, vicinissimo, ad appena 52 chilometri di altezza, l'attrito è fortissimo, la macchina rotante si disintegra. I pezzi schizzano in una scia lunga sei-mila chilometri e larga meno di duecento: le coste della California, per centinaia di chilometri sono investite. E' una pioggia di rottami a velocità elevatissima: come in un film di fantascienza o del filon

della catastrofe. Ma questa volta le immagini si stagliano davvero sulle nostre teste ».

E' una delle sei ipotesi di caduta calcolate dagli scienziati pisani sulla base dei diversi coefficienti di attrito dell'atmosfera; nessuno, e prima di tutti loro stessi, assicura che sia quella esatta: è una proiezione matematica che non tiene conto delle decine e decine di variabili e di imprevisti che potranno modificare fino all'ultimo la corsa dello « Skylab ». In Italia sono gli unici comunque ai quali arrivano le rilevazioni e i dati della NASA, della DLRV della Germania occidentale (una specie di piccola NASA tedesca) e dei centri radar sparsi in tutto il mondo.

I calcoli dei ricercatori del CNUCE sono ritenuti comunque estremamente importanti anche dal ministero degli Interni, che ha convocato due degli scienziati pisani per avere da loro le ultime rilevazioni e le previsioni più recenti. Gli « inviati » del CNUCE sono partiti ieri mattina con voluminosi incartamenti, contenenti i risultati numerici dei loro studi, e si sono incontrati con il professor Broglio, responsabile della Commissione nazionale per la protezione civile. Sarà anche in base ai

dati forniti dagli studiosi del Centro pisano che verranno approntate misure di sicurezza per il nostro paese.

Secondo Massimiliano Lucchesi e Stefano Trumphy, del CNUCE, è certo comunque che la sicurezza su l'ora e il luogo di caduta la si potrà avere con estremo ritardo. La NASA sarà in grado di fornire indicazioni sulla zona di impatto con appena sei ore di anticipo; e soltanto due ore prima del disastro gli scienziati e i tecnici americani potranno dirci su quale mare o oceano o nazione si quali arrivano le rilevazioni e i dati della NASA, della DLRV della Germania occidentale (una specie di piccola NASA tedesca) e dei centri radar sparsi in tutto il mondo.

Gli scienziati del CNUCE spiegano con pazienza, e sforzando di far capire nel linguaggio di tutti, le sofisticate teorie alla base dei loro calcoli; sono prudenti, non vogliono che si generi allarmismo. Il telefono continua a squillare: è l'ennesimo giornalista che vuol sapere, che vuole certezze, tempi e luoghi. Non ce ne sono: anche questo aumenta l'attesa.

relativa facilità dal Centro di calcolo pisano. Da quando l'equipaggio pisano del CNUCE ha cominciato a studiare lo « Skylab » si è comportato come un qualsiasi altro satellite orbitante.

Ma nelle ultime fasi di caduta il viaggio dello « Skylab » dovrebbe subire modificazioni, anche se non ripetute, comunque capaci di rendere ancora enigmatici orari e luogo di caduta: il « toto-Skylab » rimane aperto fino all'ultimo. Nelle ultime ore di corsa le orbite saranno influenzate dalla consistenza degli strati più alti dell'atmosfera fino a quando il satellite, impazzito, sarà distrutto e centinaia e centinaia di frammenti, alcuni anche di tonnellate di peso, verranno scagliati sulla superficie terrestre. Gli scienziati del CNUCE spiegano con pazienza, e sforzando di far capire nel linguaggio di tutti, le sofisticate teorie alla base dei loro calcoli; sono prudenti, non vogliono che si generi allarmismo. Il telefono continua a squillare: è l'ennesimo giornalista che vuol sapere, che vuole certezze, tempi e luoghi. Non ce ne sono: anche questo aumenta l'attesa.

Daniele Martini

TALBOT RITORNA. E I MODELLI CHRYSLER SIMCA DIVENTANO MODELLI TALBOT SIMCA.



Dal 10 luglio 1979, Chrysler Simca ha un nuovo nome e un nuovo avvenire.

La produzione dei modelli continua, ma d'ora innanzi si chiameranno Talbot Simca. Avremo dunque delle Talbot Simca Horizon, delle Talbot Simca Sunbeam, delle Talbot Matra.

Naturalmente sia i 2200 Concessionari Chrysler Simca europei che i 300 italiani, tutti diventati Concessionari Talbot Simca, continueranno più che mai ad assicurare il Servizio e l'Assistenza come di consueto. Ma perché questo cambiamento?

Da un anno Chrysler Simca non è più proprietà del costruttore americano Chrysler, ma fa parte del primo Gruppo automobilistico europeo: quello stesso cui già appartengono le marche Peugeot e Citroën. Da qui dunque la necessità di cambiare il nome americano a delle auto che fanno parte di un Gruppo europeo. La scelta non poteva cadere che su Talbot, un nome prestigioso, un nome europeo.

Talbot, infatti, non è solo un nome associato a Simca da oltre 20 anni, ma è un marchio automobilistico che vanta un glorioso passato; un marchio che grazie alle vittorie ottenute in numerosi Gran Premi e all'ingaggio di piloti leggendari come Fangio, già negli anni 50 aveva varcato i confini francesi per farsi conoscere in Europa.

Talbot costruiva allora auto brillanti, veloci e sicure. Costruiva vetture che i più famosi carrozzieri dell'epoca si facevano un vanto di vestire con il loro design.

Talbot allora significava l'amore per le automobili, la passione di guidarle, la volontà di renderle sempre migliori. Ma oggi occorre soddisfare le attese di milioni di automobilisti, rispettare i tempi e ridurre i consumi.

Essere Talbot oggi significa rispondere ai problemi che la nostra epoca pone al settore automobilistico, senza sacrificare l'essenziale: il piacere dell'automobile.



RISCOPRI IL PIACERE DELL'AUTOMOBILE

TALBOT

Simca ha scelto