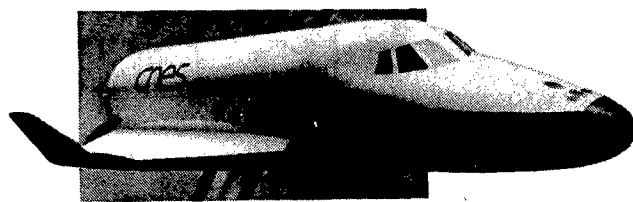




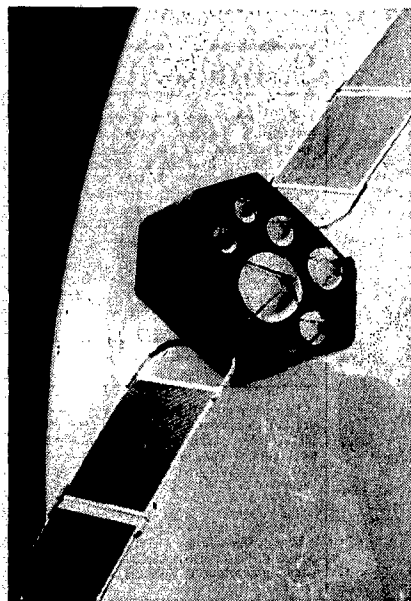
LE BOURGET '87

Lo spazio in primo piano
Tra poco Shuttle e Ariane di nuovo in scena
Molti aspetti scientifici saranno in orbita

Un satellite antiGheddafi
L'Helios, di realizzazione europea sorveglierà il Mediterraneo
Francia capocommissa



Locstar per sorvegliare Tir e navi



PARIGI. A Le Bourget il tema dello spazio è tornato prepotentemente in primo piano. I lanciatori occidentali, lo Space Shuttle americano e il franco-europeo Ariane, stanno per tornare in campo mentre quelli sovietici, i Proton, e quelli cinesi, Lunga Marcia 3, sono sempre stati operativi. Ragioni per cui molti satelliti scientifici e commerciali che potenzialmente potevano essere già pronti sono programmati per il lancio con un certo ritardo dopo i fallimenti dei vettori occidentali.

Adesso è ufficiale, per esempio, che il satellite italiano Italsat realizzato dalla Selenia spazio verrà messo in orbita tra la primavera e l'autunno del 1990 con Ariane. Servirà, come è noto, a modernizzare l'intera rete telefonica italiana. Con il rientro in pista di Shuttle e Ariane la scienza spaziale si convulsa insieme in moto. La carne al fuoco è tanta e parecchi progetti riguardano anche il nostro paese. Ecco Olympus, Intelsat e Columbus di cui si è già parlato. A Parigi si è parlato molto anche del sistema Locstar. È un satellite che entrerà nei tra-

sporti terrestri. Consentirà, infatti, di localizzare camion, treni e altri mezzi di superficie (ma anche quelli aerei e marittimi) e di gestire il traffico e i trasporti commerciali. Il Locstar è composto essenzialmente da una stazione principale collegata con due satelliti da un piccolo terminale installato a bordo del mezzo mobile e collegato - via satellite - alla stazione master a cui trasmette la propria posizione e piccoli messaggi (che può a sua volta ricevere). Insomma molti guai si avvicinano per i ladri di Tir.

L'iniziativa del Locstar è a livello europeo (è coordinata dal Cnes francese e ne fanno parte vari partner fra cui in Italia la Telespazio) e si prevede che il sistema sarà operativo nell'89-90.

Il sistema sarà in grado, come si diceva, di individuare la posizione dei mezzi mobili e di effettuare lo scambio di messaggi alfanumerici di lunghezza limitata tra questi ultimi e una stazione principale collegata a sua volta ad uffici, sedi di agenzie di trasporto, banche dati e così via. Il Locstar è in grado di fornire ad

ogni mezzo mobile l'esatta posizione, come fanno altri sistemi di radionavigazione (Loran C, Transit, Navstar). Le applicazioni del sistema comprendono l'assistenza negli spostamenti dei mezzi mobili, la gestione di flotte di mezzi mobili da centri attrezzati, la sorveglianza e la gestione di carichi, la trasmissione di tele-misure, telecomandi e controlli a distanza, l'attivazione di sistemi di sicurezza, di segnalazione di emergenza e antituffo. Se si avvicinano tempi bui per gli scippatori di camion aumenta la sicurezza, al tempo stesso, per imbarcazioni e piccole navi. Ma il Locstar appare di grande utilità anche per i mezzi su rotaia, soprattutto per automatizzare le procedure di controllo delle merci viaggianti ed in sosta nella rete delle Ferrovie dello Stato eliminando ritardi ed errori di smistamento. Un sistema Locstar sarà lanciato come carico utile di Italsat 2 nel 1991.

Ancora sullo spazio. Il satellite Ulisse, che costituisce l'oggetto di una missione congiunta Esa-Nasa, sarà lanciato nel 1990 utilizzando come

vettore lo Space Shuttle. Contemporaneamente il satellite-sonda Galileo destinato all'esplorazione di Giove, sarà ritardato fino all'ottobre-novembre 1989, epoca nella quale potrà approfittare di una delle ultime «finestre» di lancio a disposizione. Il motivo per cui Galileo sarà ritardato è il desiderio di ottenere più dati sull'ambiente attorno a Giove prima del lancio definitivo. I dati saranno trasmessi appunto dal satellite sonda Ulisse. La Nasa si è impegnata a concedere la massima priorità al lancio dell'Ulisse a causa della limitata disponibilità di opportune «finestre» di lancio.

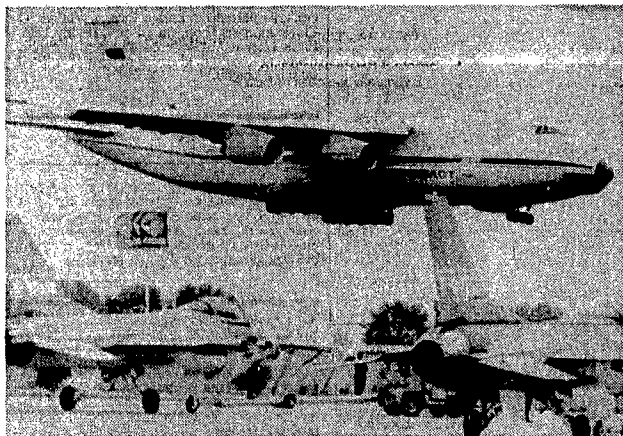
Come si vede lo spazio serve al progresso. Ma può essere utilizzato, ovviamente, anche per altri scopi meno pacifici. Il cielo è pieno infatti di satelliti spia pronti a carpire ogni informazione. E in questo senso sta nascendo un satellite militare europeo (ma sempre sotto l'egemonia francese). È l'Helios da tele-risparmio. Nel progetto è presente l'Italia con il 14% e la Spagna al 4%. Servirà a «coprire» l'area del Mediterraneo. Gheddafi è avvisato.



Un aereo tutto elettrico

Ecco l'A320 in volo, una delle novità assolute del Salone parigino. È il primo velivolo commerciale ad usare il sistema «Fly-By-Wire». I comandi sono tutti elettrici e il bireattore da 150 posti ha così grande manovrabilità. Al Salone oltre a stringere affari si pensa anche al futuro. E quindi in primo piano ecco i progetti della navetta spaziale europea Hermes, dello spaziosplano, dell'Agv (aereo a grande velocità) proposto dall'Aerospaziale e dal suo presidente Martre. Il velivolo, diretto successore del Concorde, dovrebbe vedere la luce tra vent'anni, avere una velocità di 5mila chilometri l'ora, una quota di crociera di 20mila metri, un'autonomia intercontinentale. Insomma da Roma o Parigi a New York in un'ora e mezzo. È un'idea astratta? Forse, ma si diceva anche così del Concorde che invece in otto esemplari solca da 15 anni i cieli del mondo senza il minimo inconveniente. Del resto tra vent'anni vedremo se quest'altra scommessa sarà vinta.

L'Antonov 124 gigante dell'aria



L'impressionante mole dell'Antonov 124, l'aereo più grande del mondo, in fase di atterraggio. Il velivolo sovietico, 80 metri di lunghezza, 980 chilometri l'ora, 24 ruote, ha tolto il record, da Guinness dei primati, all'americano C5 Galaxy. Il velivolo sovietico è stato costruito pensando all'industrializzazione della Siberia.

Nella grande stiva infatti possono entrarci diversi camion trattori e altri materiali. Può decollare anche da piste semipreparate. Naturalmente l'An 124 all'occorrenza può anche imbarcare 400 soldati armati di tutto punto.

Può avere, insomma, un uso militare. E non a caso la Nato l'ha ribattezzato «Condor».

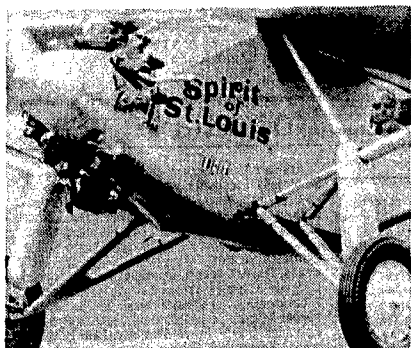
Intanto un'altra notizia per le aziende italiane. Nei giorni scorsi il presidente dell'Aeritalia,

Renato Bonifacio e il «Senior Vice President» della General Electric, Louis V. Tomasetti hanno firmato un accordo di collaborazione che riguarda un ampio spettro di attività nel settore della difesa elettronica e dello spazio.

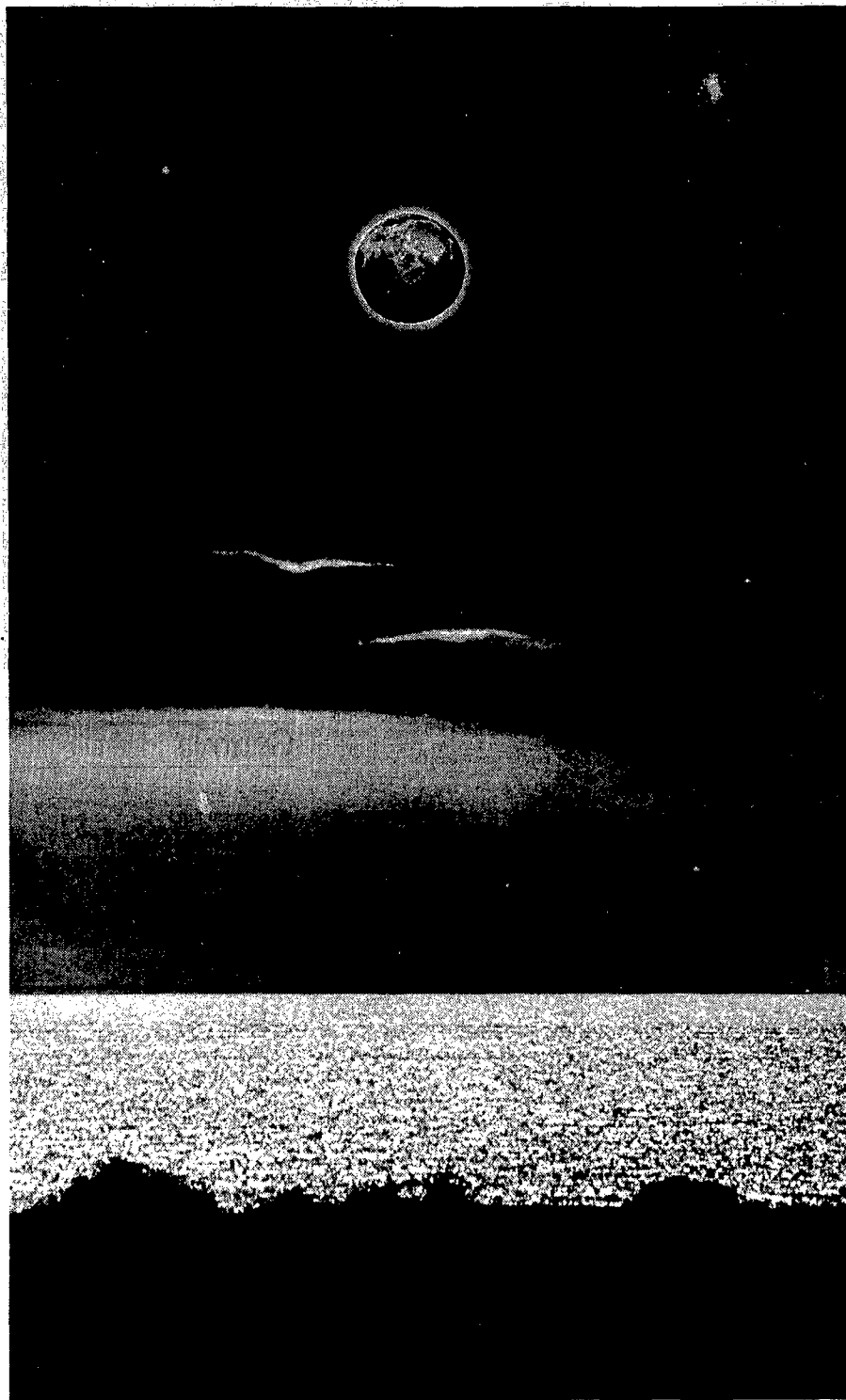
Nel quadro dell'accordo, le aree fin d'ora considerate riguardano i simulatori di addestramento per gli aerei progettati dall'Aeritalia, i sistemi di comunicazione, controllo e comando connessi con il sistema italiano Catrin e con il sistema Bices della Nato e, infine, i programmi del Piano spaziale nazionale (Psn) e della Nasa relativi ad esperimenti col satellite Tethered.

Le due società, è stato detto a Parigi, opereranno insieme per identificare ulteriormente aree di collaborazione.

Per ricordare Lindberg



Tra tanti supercaccia, bombardieri strategici, executive di lusso che in questi giorni all'aeroporto parigino decollavano per far vedere le proprie doti, ecco la replica esatta dello Spirit of St. Louis che ogni pomeriggio chiudeva le manifestazioni aeree. Sessanta anni fa il trasvolatore Charles Lindbergh atterrava proprio a Le Bourget tra il tripudio di oltre 200mila persone. E il pilota di linea americano Verne Jost per ricordare la storica impresa si è fatto sponsorizzare da qualche industria e ha costruito una fedelissima replica del motore di Lindbergh. E forse a votare allora in quel modo c'era più gusto.



TERRA, MARE, CIELO, SPAZIO, AERITALIA.

Aeritalia, Società del gruppo IRI-Finmeccanica, è l'azienda leader italiana in campo aerospaziale ed occupa oltre 15.000 addetti in 13 stabilimenti. Aeritalia significa progettazione e costruzione di aerei, sistemi avionici, sistemi per la difesa, motori aeronautici, sistemi spaziali e sistemi alternativi di energia. Aeritalia significa partecipare ai più importanti programmi aerospaziali internazionali. E significa tecnologie avanzate, sempre.

AERITALIA.
L'ELEMENTO TECNOLOGICO.

