USA - NON STANNO NELLA PELLE DALLA GIOIA

PASADENA — Quando il professor Schurmeier ha annunciato che il Ranger aveva fotografato la Luna per 23 minuti, ed era caduto a soli 25 chilometri dal punto previsto, i presenti alla conferenza stampa, giornalisti, tecnici e scienziati hanno improvvisato — come mostra la foto — una manifestazione di gioia. (Radiofoto UPI)

Ranger: una «cannonata»

Ha trasmesso 7000 fotografie!

dal nostro corrispondente AURO ROSELLI

NUOVA YORK, 20 febbraio

LE FOTO della Luna scattate dal «Ranger 8» prima di cadere sono in numero doppio, e di nitidezza molto superiore a quelle già sensazionali del «Ranger 7». Dal segnali trasmessi si calcola al «Jet Propulsion Laboratory» di Pasadena in California che le foto siano circa 7.500, e che a causa del miglioramenti tecnici, e della migliore illuminazione, esse riveleranno particolari più precisi della superficie lunare.

Il successo si deve al fatto che le telecamere sono state accese 10 minuti prima del previsto, per cui hanno funzionato per 23 minuti anziché 13. Inoltre il «Ranger 8» arrivando con un'angolazione più obliqua, è stato più a lungo in condizioni di funzionare.

«Il programma originale prevedeva di accendere le telecamere nel momento in cui avrebbero cominciato a prendere fotografie di nitidezza uguale a quella ottenibile coi migliori telescopi terrestri», ha detto il direttore del progetto Ranger, Harris Schurmeier. Abbassandosi, la sonda ha ristretto il suo campo di ripresa da un rettangolo di 400 chilometri per 300, utilizzando la telecamera col grandangolare, a un rettangolo grande quanto un cortile con i telebbiettivi.

La risoluzione, o capacità di distinguere particolari nell'unità di lunghezza, era superiore di 2.000 volte a quella dei migliori telescopi terrestri nel «Ranger 7». Si hanno buone ragioni per sperare in risultati anche superiori dal «Ranger 8». Scienziati e tecnici del «Jet Propulsion Laboratory» di Pasadena sono inoltre entusiasti della precisione del lancio.

Il «Ranger 8» è caduto a soli 25 chilometri dal centro della zona prescelta nel «Mare Tranquillitatis» e a meno di un secondo di differenza dal momento calcolato. Se si considera che la traiettoria prevista comportava intricatissimi calcoli sulla base del tempo, della velocità e della forza d'attrazione terrestre e lunare, che il lancio è stato fatto da due razzi (uno che ha messo in orbita di parcheggio attorno alla Terra il «Ranger» l'altro che lo ha spinto fuori dell'orbita nel momento in cui avrebbe dovuto cadere nella sfera d'attrazione lunare), che la cistanza era di 380 mila chilometri e la durata del viaggio di circa 66 ore, il risultato ha del miracoloso.

Il direttore del laboratorio, William H. Pickering, dice che i segnali indicano una superficie molto irregolare nel cosiddetto «Mare Tranquillitatis» e che l'altezza di questi rilievi sarà calcolata facilmente grazie alle ombre che essi proiettano in quella regione lunare. Per ora, naturalmente, si hanno soltanto nastri magnetici coi segnali trasmessi dal «Ranger 8». Ci vorranno giorni prima di ricostruire tutte le foto dagli impulsi registrati sui nastri magnetici, unire le foto, compararle con quelle telescopiche a disposizione e ricostruire con esse il mosaico della superficie lunare.

Nel corso di una conferenza stampa, il direttore del progetto, Schurmeier, ha annunciato che i segnali sul monitor, cioè lo schermo del video, apparivano nettissimi e chiari. Come conseguenza, il risultato definitivo sarebbe stato migliore di quello del «Ranger 7». Trecento persone assistevano alla conferenza stampa, giornalisti, tecnici e impiegati del Jet Laboratory, ed hanno applaudito calorosamente l'annuncio.

Il «Ranger 8» si è schiantato, esattamente, in un punto che è contraddistinto dalle coordinate lunari 2,59 di latitudine Nord e 24,77 di longitudine Est, fra i crateri Arago e Maskeline, nel «Mare Tranquillitatis», dopo aver esplorato con 7000 fotografie una striscia dal centro del disco lunare, presso il cratere Tolomeo, fino ai bordi del «Mare Tranquillitatis», attraversando la faccia della Luna da destra a sinistra.

Dato che il punto si trova relativamente vicino alla linea di separazione fra la zona illuminata e quella in ombra, in questa fase lunare, l'illuminazione è piuttosto obliqua e radente, e ciò consentirà, come ha rilevato Pickering, di calcolare trigonometricamente l'altezza dei rilievi dalle ombre da essi proiettate. Il programma «Ranger» dovrebbe concludersi il mese venturo con il lancio del nono satellite-sonda.

I panzer di de Gaulle hanno le torrette fragili

PARIGI, 20 febbraio

SI' LE torrette dei carri armati che la Francia ha venduto all'Olanda avevano delle crepe. I tecnici francesi non ci credevano e quando le autorità militari olandesi protestarono sulla qualità degli «AMX 13» fabbricati dalla Francia, risposero che la cosa era inverosimile. Furono talmente convincenti che gli olandesi rimisero in servizio i carri armati. Ma dovettero anche constatare che le fessure si facevano sempre più larghe.

Cosicchè i tecnici francesi si sono recati sul posto e hanno dovuto convenire che gli olandesi avevano perfettamente ragione. Le crepe più preoccupanti si trovano sul vertice del brandeggio del cannone. Altre fessure sono state trovate sulle torrette stesse. Dodici «AMX 13» sono stati messi fuori servizio dagli olandesi. Riconosciuto il difetto, i tecnici francesi non sono stati però in grado di precisarne l'origine: poichè non può essere un difetto di concezione o di fabbricazione. Si tratta quasi certamente di un difetto di tonderia.

I francesi insimano però che il materiale sia stato utilizzato un po' troppo «brutalmente» dalle reclute olandesi.

La manovra della torretta del carro «AMX 13» richiede infatti una certa cura. Comunque una seconda missione di tecnici francesi si recherà in Olanda per un supplemento di inchiesta.

I costruttori del carro armato non sanno spiegarsi l'origine delle crepe. Sabotaggio? E' vero che il carro armato francese è stato concepito per l'installazione di un cannone da 75 mm, mentre gli olandesi lo hanno dotato di un cannone da 105. Ma, a parere dei tecnici francesi, questa modifica non spiega le fessure. In Francia e negli altri paesi dove sono stati venduti 2600 carri armati dello stesso tipo, non si erano verificati mai incidenti del genere. Il programma di vendita all'estero di questo tipo di carri è ormai quasi completamente esaurito, ma la Francia si preoccupa della cattiva impressione che possono fare le critiche olandesi sul mercato internazionale dell'armamento poiché ha in preparazione un altro carro più potente, l'«AMX 30», che conta di vendere in gran numero ai paesi della NATO.

Henry Ford II ha sposato Maria Cristina

Nata a Vicenza, ha vissuto a Milano

Regali per oltre 600 milioni di lire

nostro servizio

DETROIT, 20 febbraio

HENRY FORD II, il nipote del fondatore della Ford Motor Company e attuale «presidente del consiglio del direttori» della grossa industria automobilistica americana, si è sposato venerdì notte a Washington con l'italiana Maria Cristina Vettore. La cerimonia si è svolta in forma strettamente privata allo Shoreham Hotel. Henry Ford e Maria Cristina Vettore sono stati uniti in matrimonio dal giudice del tribunale del distretto di Columbia l'onorevole Milton S. Kronheim jr.

L'annuncio è stato dato qui stamane dallo studio legale degli avvocati Bodman, Longley, Bogle Armstrong & Dahling, che da molti anni cura gli affari di Henry Ford 2°. Cerimonia semplice, riferisce, alla quale hanno assistito pochi amici intimi. Regali per 1 milione di dollari (600 milioni di lire). Non c'è stato ricevimento. Subito dopo il matrimonio i signori Ford sono partiti per l'Europa. L'annuncio del matrimonio non ha destato sorpresa.

Il matrimonio del padre ha fatto rimandare la partenza per Saint Moritz di Ann e Charlotte Ford. Le figlie del magnate e di Anne McDonnell avrebbero dovuto lasciare Nuova York venerdì sera. Qualcuno le ha informate che a Washington il padre si stava sposando. Hanno preferito ritardare la partenza per restare ancora qualche giorno accanto alla madre. Henry Ford 2° e Ann McDonnell hanno divorziato il 12 febbraio dello scorso anno. E' stata la moglie a chiedere il divorzio, per crudeltà mentale, dopo vent'quattro anni di matrimonio. Edsel 2°, il terzo figlio ancora in minore età, è stato dato in custodia alla madre, che lascia la casa di Grosse Pointe Farm, vive ora a Nuova York in un lussuoso appartamento del down-town di Manhattan. Anche Ann e Charlotte abitano con la madre.

Henry Ford conobbe Maria Cristina Vettore 4 anni fa a Parigi, in un ricevimento in suo onore a «Chez Maxim's». La bella italiana, divorziata da William M. Ausin, un ufficiale della marina da guerra canadese, frequentava lo smart set internazionale. Da allora sono diventati «buoni amici». Maria Cristina aveva un appartamento in Park Avenue. Nell'agosto del 1963 Henry Ford e Ann McDonnel si sono legalmente separati. Il giorno dopo, domenica 4 agosto, un giornale nuovaiorchese parafrasava uno slogan pubblicitario dell'industria di Detroit dicendo che «è una Austin nel futuro di Ford». Il giorno stesso Maria Cristina fuggiva da Nuova York e si rifugiava a Milano. Henry Ford era in crociera nel Mediterraneo sul «Santamaria».

Intanto Ann McDonnell presentava istanza di divorzio al tribunale di Fairfield nell'Idaho. E in Italia Maria Cristina Vettore confidava agli amici che un anno dopo il divorzio Henry Ford l'avrebbe sposata. Henry ha mantenuto la promessa venerdì sera allo Shoreham Hotel di Washington.

Maria Cristina Vettore Austin

LA STANNO SPERIMENTANDO IN FRANCIA

Striscia di luce per salvare il pedone

PARIGI, 20 febbraio

ANCHE a Parigi, come in altre città, non c'è scampo per il pedone: inutilmente sono state moltiplicate le strisce zebrate e le lampade a luce gialla che indicano l'attraversamento pedonale. Ogni giorno la cronaca registra la morte di questo o quel cittadino, travolto, sul passaggio pedonale, dal solito automobilista che non vede o non vuole vedere. Così un ingegnere di Le Perreux, un sobborgo di Parigi, ha inventato un passaggio pedonale luminoso, di nuovo genere, adatto soprattutto alle strade dove l'illuminazione è scarsa o insufficiente.

Invece della solita pittura gialla o bianca zebrata, e delle lampade gialle, l'inventore propone un sistema molto più costoso, ma molto più efficace. Si tratta di due strisce luminose, di blocchi di vetro o plastica speciale, che vengono illuminati dal di sotto da tubi ai neon colorati, i quali ripetono le luci del semaforo, sulla superficie stradale.

Quando il semaforo segna verde per l'automobilista, diventano verdi anche tutti i blocchetti luminosi che attraversano la strada e delimitano il passaggio pedonale; col giallo divengano gialli, disegnando una sbarra luminosa di avvertimento inequivocabile attraverso alla sede stradale, che diventa rossa quando il pedone ha via libera. A questo modo è praticamente impossibile che un automobilista non veda il segnale, e, d'altra parte, i blocchetti luminosi illuminano anche i pedoni, rendendoli più visibili del normale, anche con nebbia o pioggia.

Il collaudo, che ha dato pareri favorevole al progetto, è stato fatto con un carro armato, i cui cingoli non sono riusciti a sgretolare i blocchetti di vetro. Il progetto ha sollevato l'interesse fra i tecnici del traffico tedeschi e olandesi, che si trovano a dover fronteggiare gli stessi problemi.

Auspicato in un convegno di urbanistica

Un organo pianificatore permanente per Roma

di ANTONIO CEDERNA

ROMA, 20 febbraio

A OLTRE TRENT'ANNI dal piano littorio del 1931, Roma, che nel frattempo ha più che raddoppiato la propria popolazione (da un milione agli attuali due milioni e mezzo di abitanti), non ha ancora un piano regolatore operante e moderno, capace di controllare i fenomeni del suo convulso sviluppo. L'anno in corso sarà decisivo: se entro il dicembre prossimo il piano che fu adottato dal Comune nel dicembre del 1962 non completerà il suo iter, fino a diventare legge con la firma del Presidente della Repubblica, scadranno le leggi salvaguardia, e la città ripiomberà nel caos di sempre.

In questa drammatica prospettiva si è inaugurato oggi il terzo convegno sui «Problemi dello sviluppo di Roma», promosso dall'Istituto nazionale di architettura, e con la partecipazione dei rappresentanti degli enti tecnici e di cultura, degli ordini professionali, delle categorie economiche interessate: lo scopo è di avanzare quelle proposte di carattere tecnico, amministrativo, economico che permettano di superare le maggiori difficoltà che si oppongono a un razionale sviluppo della città.

I temi principali proposti dal convegno sono: necessità di costituire un organo permanente di pianificazione, in modo che Roma possa in avvenire svilupparsi secondo i criteri della scienza urbanistica e in vista dell'interesse pubblico, anzichè in base al caos e alla speculazione individuazione dei maggiori interventi urbanistici, tali da imprimere un mutamento decisivo nell'attuale informe struttura urbana; decentramento degli organi amministrativi ed esecutivi, per un migliore assetto della città e dei suoi servizi.

Si tratta, in sostanza, degli stessi impegni che il Comune si era assunto nel 1962, e che poi non ha mantenuto. Fra le trasformazioni strutturali più importanti, vengono indicate le seguenti:

1. sviluppo residenziale, in base alla legge sull'edilizia economica e popolare n. 167, come mezzo per creare insediamenti finalmente degni dell'uomo, e insieme come misura anticongiunturale e di calmiere sul prezzo delle aree;
2. sviluppo industriale nel comprensorio Roma-Latina, come promozione economica di Roma, e premessa alla pianificazione territoriale;
3. creazione della fascia direzionale, cioè dell'asse attrezzato» e dei centri direzionali, come mezzo indispensabile per il decongestionamento del centro.

Di tutto ciò, solo il problema dell'edilizia popolare ha avuto finora un accenno parziale di soluzione. Il Comune ha predisposto i piani per un complesso di circa 5000 ettari e una popolazione di sei-settecentomila abitanti (costo complessivo 230 miliardi); sono stati avviati i primi piani di zona per la costruzione di 35.000 vani sui 150.000 previsti dal primo programma biennale. Quanto alla zona industriale, le urgenze nascono dalla attuale fase di «vuoto o di stasi»: non si sono fatti passi innanzi dal 1962, quando il comitato interministeriale per il Mezzogiorno unificava le aree industriali di Roma e Latina (1600 ettari vincolati dal piano regolatore nel comune di Roma), quindi occorre costituire quel consorzio che avrebbe già dovuto consentire agli enti locali di procedere all'esproprio sui suoli.

Altrettanto grave il problema dell'asse attrezzato, il quale non deve essere soltanto il tratto urbano dell'autostrada del Sole, ma costituire, insieme ai nuovi centri direzionali, la spina dorsale della nuova Roma, la nuova città accanto all'antica, capace di svolgere tutte quelle funzioni moderne di ufficio, commerciali e di affari, che oggi minacciano di far scoppiare il centro. E' un intervento di importanza eccezionale e decisiva: ma finora manca qualsiasi studio in proposito.

Ecco dunque la necessità improrogabile della costituzione di un organo permanente di pianificazione, che sia «strumento fiduciario del Comune»: suo compito sarà l'approfondimento scientifico, il perfezionamento e l'aggiornamento del piano, il coordinamento delle iniziative, la verifica culturale. E' facile prevedere che su questo tema la discussione sarà particolarmente accesa: comunque sia, è ora finalmente di considerare intollerabile quello che finora è accaduto, cioè l'elaborazione di piani regolatori che non hanno quasi nulla a che fare con l'urbanistica e che sono prevalentemente la sanzione di fatti compiuti.

Il convegno si concluderà lunedì. Se la partecipazione ad esso dei rappresentanti di quelle forze che, in questi anni, si sono opposte a qualsiasi progresso nello sviluppo di Roma lascia molto perplessi circa il suo esito, e da rilevare l'auspicio formulato dai più responsabili: che nel 1970, centenario di Roma capitale, l'amministrazione sappia offrire ai romani, invece dei soliti inutili edifici monumentali, un'attrezzatura d'interesse pubblico, un centro direzionale, un quartiere modello, qualcosa insomma che sia degno della capitale di un Paese civile.

FRA NIZZA E BASTIA

È bruciata l'isola galleggiante di Jacques Cousteau

MARSIGLIA, 20 febbraio

L'isola galleggiante del comandante Cousteau non risponde più; aveva segnalato un incendio a bordo, ieri pomeriggio, poi la radio ha taciuto improvvisamente e le ricerche non hanno dato esito alcuno. L'isola galleggiante è ancorata a circa 200 chilometri dalla Costa Azzurra, fra Nizza e Bastia: a bordo c'erano sei uomini, due marinai e quattro scienziati, che sembra siano riusciti a salvarsi su un battellino

Ricognitori francesi partiti da Hyeres, presso Tolone hanno notato segni d'incendio a bordo dell'isola galleggiante, ma nessuna traccia degli abitanti. Tutte le navi della zona sono state messe in allarme e un dragamine francese, l'«Acacia» è giunto nella zona Non si sa, per il momento, chi fossero i sei a bordo, ne se fra di essi si trovasse il comandante Jacques Yves Cousteau, il pioniere del Mondo del Silenzio e delle ricerche sottomarine.

Paolo VI contro le «follie irrazionali» dell'arte

CITTA' DEL VATICANO, 20 febbraio

Paolo VI ha messo in guardia oggi studenti e insegnanti contro le «forme insolite» e le «follie irrazionali» dell'arte contemporanea. Il Papa ha parlato a 200 membri della scuola artistica «Beato Angelico» di Roma. Ha detto che soltanto l'arte cristiana può «entrare nelle chiese e parlare alle anime in preghiera».

E ha aggiunto: «E' inutile divi di essere felici alla via principale dell'arte cristiana, la via che cerca sempre nuove bellezze per dimostrare la sua perenne — perchè è divina — bellezza. Così come è inutile mettervi in guardia contro le follie irrazionali che oggi devastano il giardino dell'estetica umana e religiosa».

NELLE ANDE CILENE

Valanga spazza un villaggio Ventun morti

SANTIAGO DEL CILE, 20 febbraio

Un piccolo villaggio cileno è stato spazzato via da una valanga di neve e di roccia nelle Ande meridionali: i 21 abitanti indios, di cui 15 bambini, sono morti. Il minuscolo villaggio — 4 case e 3 magazzini — sorgeva alle falde del vulcano Yates (alto 2.100 metri) e ai bordi del laghetto di Cabrera: la località fa parte della provincia di Llanquihue, distante 1062 chilometri da Santiago del Cile.

La sciagura è avvenuta improvvisa, giovedì pomeriggio: le sette costruzioni del villaggio sono state investite dalla valanga e scaraventate nel lago, il quale — a causa dell'immensa quantità di detriti e di ghiaccio — ha debordato, aumentando il proprio livello di ben 12 metri. La prima notizia è giunta in serata a Puerto Montt, la località costiera più vicinar, si credeva che la frana fosse stata provocata da un'eruzione del vulcano, uno dei 30 coni attivi della Cordigliera meridionale.

Il tenente dell'aviazione cilena Ricardo Concha è partito immediatamente per sorvolare la zona: ma non ha potuto scorgere nulla, a causa dell'oscurità e di una bufera di neve che imperversava sulla montagna. Nel frattempo è partita una pattuglia di soccorritori che ha marciato per tutta la notte: all'alba, la pattuglia è stata guidata da un elicottero sul quale aveva preso posto il capo della polizia, Bruno Anziani.

Anziani ha atterrato nel villaggio di Rio Negro, a una decina di chilometri dalla località colpita, e insieme ai soccorritori ha raggiunto il lago Cabrera. Lo spettacolo li ha inorriditi: il paesaggio era del tutto nuovo, niente più villaggio, il lago aumentato, una lunga frana di roccia continuava lentamente a coprire il luogo ove 36 ore prima sorgeva il piccolo villaggio indios, con i suoi 15 bambini e i genitori. E' stato accertato che le pioggie e la neve hanno provocato la valanga: il vulcano non ne ha colpa.

TELEGRAMMI

NUOVA YORK: señor Colombo

Il sindaco di Nuova York, Robert Wagner, ha ricevuto dal console generale di Spagna un diploma e una medaglia, perchè è stato fra i primi a dichiarare che le celebrazioni per la scoperta dell'America (Columbus Day) si faranno d'ora in poi in spagnolo.

STOCCOLMA: tamponamento

Gravissimo tamponamento fra due treni diretti a Stoccolma: un omnibus è stato sventrato da un diretto a Skultorp; vi sono stati 8 morti e 36 feriti, molti dei quali gravi.

BELGRADO: precipitato

Un bimotore DC-3 della compagnia JAT è precipitato ieri durante un volo di cinque chilometri fra due aeroporti di Belgrado: sono morti 5 uomini d'equipaggio. C'era tormenta.

Il Dr. Nico Ciccarelli, qui ritratto assieme al Dr. Marco Pasetti Direttore Tecnico della Farmaceutici Dr. Ciccarelli, questa sera alle ore 20,50 parlerà alla Televisione del famoso dentifricio «Pasta del Capitano» e della crema di bellezza «Cera di Cupra». Precederà un grazioso sketch interpretato da

DELIA SCALA ed ENZO GARINEI