

IMPORTANTE RITROVATO PER PROTEGGERE LE MUCOSE DELLE VIE RESPIRATORIE

Le condizioni della vita moderna, l'abitudine ormai estesa per il fumo, gli effetti della termoregolazione artificiale, hanno portato a una particolare patologia dell'apparato respiratorio. I sintomi più rilevanti di queste alterazioni si traducono in tosse, catarro bronchiale, alterazioni del cavo orale e faringeo, disturbi delle corde vocali, con recidiva accentuazione, a volte impressionante, stagionale, fino a costituire un danno sociale rilevante.

D'altro lato la pratica medica ha oggi precisato che l'azione degli antisettici locali riesce spesso irrisoria. In effetti l'antipsepsia delle mucose, quando si riesca ad ottenerla con questi mezzi, può avvenire a spese delle difese dei tessuti per azione chimica.

Siffatte considerazioni hanno indotto ad impostare un problema terapeutico razionale contro questa particolare patologia dell'albero respiratorio. Un'azione specifica ed elettiva che viene a proteggere la funzione del tessuto epiteliale è svolta dalla **vitamina A**. Questo fattore porta pure un aumento notevole della resistenza delle mucose alle infezioni (apparato respiratorio soprattutto). All'opposto, una deficienza di questa vitamina, provoca delle alterazioni a carico delle mucose ed incide sulla loro naturale struttura. Tale sintomatologia è facilmente riscontrabile nei soggetti che abusano del fumo di tabacco: alcuni ricercatori vogliono pertanto attribuire al tabacco una azione antivitaminica. Un medicamento quindi che potesse degnamente risolvere il problema non doveva trascurare di associare all'azione curativa di alcune specie vegetali balsamiche il benzoato di sodio, e l'azione protettiva delle mucose, propria della vitamina A. Questo concetto è stato realizzato integralmente nelle pastiglie bronchiolina, medicamento indispensabile per proteggere le vie del respiro dai danni prodotti inevitabilmente coll'esposizione continua ad offese batteriche e flogistiche.

Questo nuovo importante preparato in effetti si giova dell'estratto di Thymus nepeta, nei suoi componenti farmacologicamente essenziali; il timolo, antisettico atossico; il borneolo, sedativo; il carvacrolo, il cimolo, anticatarrale, blando aumentatore delle secrezioni ed efficacemente analgesico negli stati infiammatori. L'Erisimum officinale, pure euscretivo e particolarmente dotato di azione analgesica e decongestionante locale, da lungo tempo noto a coloro che affaticano l'organo della fonazione.

Questi balsami sono associati al benzoato di sodio che, in basse concentrazioni, oltre all'azione fluidificante ben nota, esercita un effetto antisettico, del tutto privo di danno locale: accanto ad una apprezzabile azione alcalinizzante, che rende la bronchiolina accetta anche allo stomaco più sensibile.

Infine la presenza di vitamina A, in dosi sufficienti, garantisce il reintegro funzionale della mucosa.

Dott. Plinio

Risposte ai lettori:

Sig. Antonio M., Napoli - La stanchezza che lei accusa e la scarsa applicazione al lavoro possono essere indice di una forma di esaurimento organico. Non è il caso di preoccuparsi eccessivamente. Prenda il Neurosenol, come le ha consigliato il suo medico e regoli meglio la sua vita.

Sig. M. G., Gorizia - Il Vitaviron fiale è un preparato pluriormonico e vitaminico ed è di grande efficacia nel trattamento di alcune sindromi da senilismo, nelle astenie fisiche e psichiche e nell'arteriosclerosi.

Signora Anna R., Milano - L'obesità può essere espressione di disfunzione di glandole endocrine. In questi casi la terapia ormonica ha indicazioni precise. Le obesità più frequenti sono dovute ad una particolare condizione di ritenzione idrica dei tessuti. In questi casi è opportuno limitare l'ingestione dei liquidi (500-600 al dì) e praticare una dieta ipoclorurata anche per diminuire la sete.

(Le lettere dei lettori devono essere indirizzate al dr. Plinio presso EPOCA - Via Veneto 183, Roma)

Sommaro

ITALIA DOMANDA

IL FIUME	3
COME RISCATTARE UN BLASONE di Giuseppe della Torre di Sanguinetto	3
NON SEMPRE HANNO SCELTO LA LORO STRADA I CANDIDATI AL SUCCESSO di Achille Campanile, Piero Malcovati, Valentina Cortese, Arnoldo Trieri, Carlo Annovazzi, Remigio Paone, Carlo Carrà, Edda Martignoni, Roberto Murolo, Leonardo Bonzi, Olga Villi, Walter Molino, Nino Taranto, Domenico Cantatore, Giovanni D'Anzi, Maria Molinar	4
« CARROBBIO » NON È SOLTANTO PAROLA LOMBARDA di Carlo Tagliavini	6
LA ROMANA E I FIDANZATI di Alberto Moravia	6
LA RIVISTA FA DA SE' di Nicola De Pirro e Oreste Biancoli	6
PERCHÉ BENEDETTO CROCE NON EBBE MAI IL « NOBEL » di Carlo Antoni	7
LA CASTITA E L'ASTINENZA di Remo Cantoni	7
DUE SCRITTI IN MEMORIA DI PIERO VARENNA E UNA SUA RISPOSTA POSTUMA di Eugenio Medea, Carlo Foà	8
TRE RISPOSTE DI PENDE di Nicola Pende	9

I NOSTRI GRANDI SERVIZI

I SEGRETI D'AMORE DELLA DIVINA CONTESSA di Eucardio Momigliano	I
--	---

LA POLITICA E L'ECONOMIA

FACEVA SALTARE I PONTI CON L'ARSENICO di Augusto Guerriero	12
LA « MAGGIORANZA » HA RIPRESO CORAGGIO di Giovanni Spadolini	20
MEMORIA DELL'EPOCA di Ricciardetto	52

IL MONDO DI OGGI

È ACCADUTO GIÀ IERI IL PROCESSO DI DOMANI di Carlo Ciucci	13
SUL DISCO DEL SUBCOSCIENTE VIENE INCISA LA CONFESSIONE di Corrado Pallenberg	15
DUE PROCESSI PER UN ERRORE DI STAMPA di Brunello Vandano	17
TITO CONTRO STALIN. GIOCO A CARTE SCOPERTE	21
INCONTRO A MOSCA TRA I DUE DITTATORI di Wladimir Dedijer	23
LA REGINA DEI MARI di Aldo Fraccaroli	26
FRANCO ALLEVA UN PICCOLO RE di P.M.P.	34
RISORTA MONTECASSINO di Vittore Querèl	36
« CENTRALE CHIAMA AUTO 6 A II » di Massimo Mauri	39
L'INGANNO DI CASSIBILE di Ugo D'Andrea	43
« MUOVITI, TREPPIEDI! » di Wanda Osiris	45
ZINGARESCA SUL MARE	48
ALICE NEL GRATTACIELO DELLE MERAVIGLIE di Nino Manerba	56
L'ELEFANTE DI IKE HA BEVUTO WHISKY PER UNA SETTIMANA di G. R.	63
IL DOCUMENTO DELLA SETTIMANA	65
DOPO 40 ANNI UN ASSEGNO ALL'AMANTE CHE NON AMO' di Roberto De Monticelli	66
I NOSTRI PRIGIONIERI IN RUSSIA di E. S.	68
PIOVONO SETTE DENUNCE SULLA « MADONNA DELLE SETTE LUNE » di Ugo Moretti	69
LA PIU' GRANDE SCRITTRICE DI « GIALLI » SOFFRE DI AMNESIA di Domenico Meccoli	71

LO SPORT

CAPPELLO HA PERDUTO PACE E MILIONI di Aldo Bardelli	50
---	----

LA MODA

MESSAGGI DI PRIMAVERA di Anna Vanner	54
--------------------------------------	----

LA SCIENZA E LA TECNICA

AMEBIASI MALATTIA-QUIZ di Valerio Paolo Consigli	60
--	----

DALLA PARTE DI LEI

di Alba de Céspedes	9
---------------------	---

5 MINUTI DI RIPOSO

	59
--	----

QUESTA NOSTRA EPOCA

ALLORA NON VALE di Manlio Lupinacci	76
CAMPANA A MORTO PER DERTINGER	76
LA MODA DELLE SEGRETARIE E DELLA CATTIVA EDUCAZIONE di I. Brin	76
SONO INDIPENDENTI I MAGISTRATI? di Arturo Orvieto	77
LA RIVOLUZIONE DI SARTRE (E DI STREHLER) di E. Ferdinando Palmieri	78
CANZONI E COLORI di Filippo Sacchi	79
CANZONI E COLORI di Filippo Sacchi	79
UN PITTORE CHE NON PERDE I TRENI di Raffaele Carriero	80
FESTIVAL A SANREMO di Clarino	81
SINFONIE CANZONI E JAZZ di Microsolco	81
LE INFORMAZIONI	82
LA FILATELIA E I GIOCHI	83

LA COPERTINA

Dopo aver diretto molti film dedicati ai corsari e alle figlie dei corsari, Mario Soldati è tornato alle origini, cioè all'interpretazione di opere letterarie. In questi giorni, infatti, sta dirigendo « La provinciale », un film tratto dall'omonimo racconto di Alberto Moravia. Protagonista è Gina Lollobrigida, in una parte estremamente impegnativa che richiede non solo particolari doti fisiche ma anche notevoli qualità drammatiche. Con la Lollobrigida recitano Gabriele Ferzetti, Franco Interlenghi, Marilyn Buford e Alda Mangini.



I GEMELLI DI BALZAC

Dopo IL COLONNELLO BRIDAU (B.M.M. n. 130/32 - L. 300) e IL GIGLIO DELLA VALLE (B.M.M. n. 181/82 - L. 300), la Biblioteca Moderna Mondadori presenta, nella traduzione integrale di Dentì e Villa, un altro celebre romanzo di Honoré de Balzac, LA CUGINA BETTA (B.M.M. n. 319/20 - L. 400). Fa anch'esso parte della « Comédie Humaine » e precede Il cugino Pons concepito come romanzo antagonista della Cugina Betta.

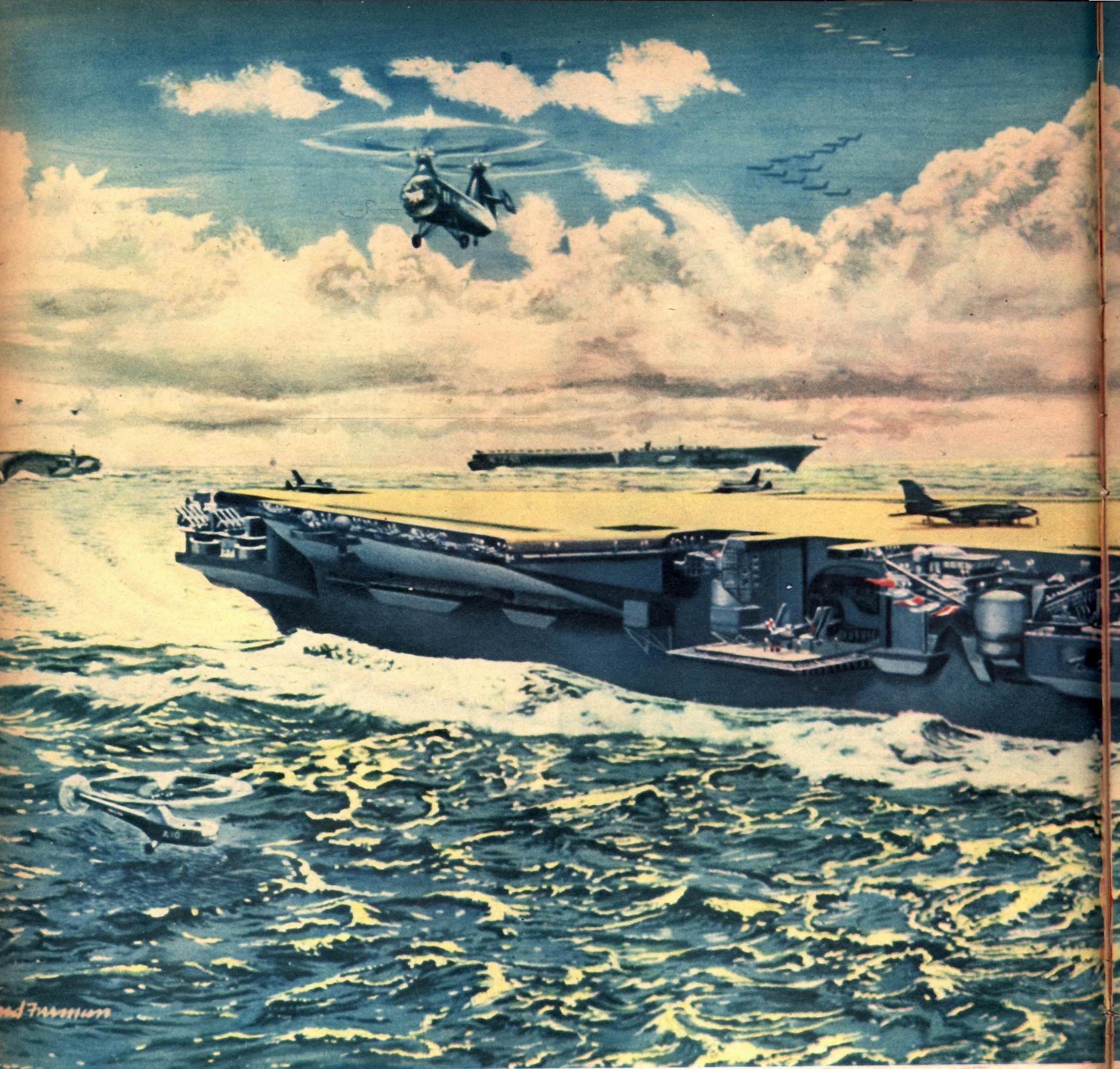
Nel dedicare le due opere a Don Michele Angelo Cajetani - illustre mecenate e commentatore di Dante, che per primo aveva svelato a Balzac « la meravigliosa impalcatura ideale su cui il più grande poeta italiano ha costruito il suo poema, il solo che gli uomini moderni possano paragonare a quello di Omero » - l'autore ebbe a scrivere: « I due abbozzi che vi dedico costituiscono i due eterni lati di un unico fatto. Homo duplex, ha detto il nostro grande Buffon; perché non aggiungere: Res duplex? Tutto è duplice, anche la virtù... I miei due racconti sono appaiati come due gemelli di sesso differente... È una fantasia letteraria alla quale si può indulgere una volta, soprattutto in un'opera ove si tenta di rappresentare tutte le forme che servono d'abito al pensiero... »

Anche la Sacra Scrittura ha lanciato la profetica intuizione: « Dio gettò il mondo in balia alla contraddizione ». E Balzac conclude la dedica con le parole: « Che il vostro spirito, e la poesia che è in voi, proteggano i due episodi dei Parenti poveri ».

Sarà giusto tuttavia sottolineare qui che i due romanzi si reggono separatamente (e uscirono, del resto, a un anno di distanza, nel 1846 e nel '47): il legame che li unisce non è di trama o di personaggi, ma ideale, essendo la cugina Betta e il cugino Pons - « parenti poveri » - i due volti d'una stessa umanità. Protagonista della Cugina Betta è Elizabeth Fischer, zitella inasprita, invidiosa, rodentesi nel chiuso dei propri rancori e gelosie, perversa sino a tanto da distruggere la felicità di due famiglie (la famiglia di Adelina Hulot e quella di sua figlia Ortensia) con la complicità della signora Marneffe, cupida cortigiana senza scrupoli. Elizabeth è la personalizzazione della infernale perversità, così come il cugino Pons (le cui vicende saranno pure ripresentate nella B. M. M.) è l'incarnazione dell'angelica bontà. Due caratteri che la potenza evocativa di Balzac è riuscita a far assumere a « tipi », a simboli incorruttibili.

Chi desidera Velenco completo della BMM potrà richiederlo all'Editore Mondadori, via Bianca di Savoia 20, Milano, scrivendo su una cartolina postale o biglietto da visita: « Come da vostro invito apparso su EPOCA, prego spedire gratuitamente Velenco completo BMM al seguente indirizzo », indicando chiaramente nome, cognome, abitazione.

Mondadori



LA REGINA dei mari

La portaerei è diventata ora la spina dorsale delle flotte: entro il 1957 ne sarà pronta una del tipo "Forrestal" dotata di motore a propulsione atomica.

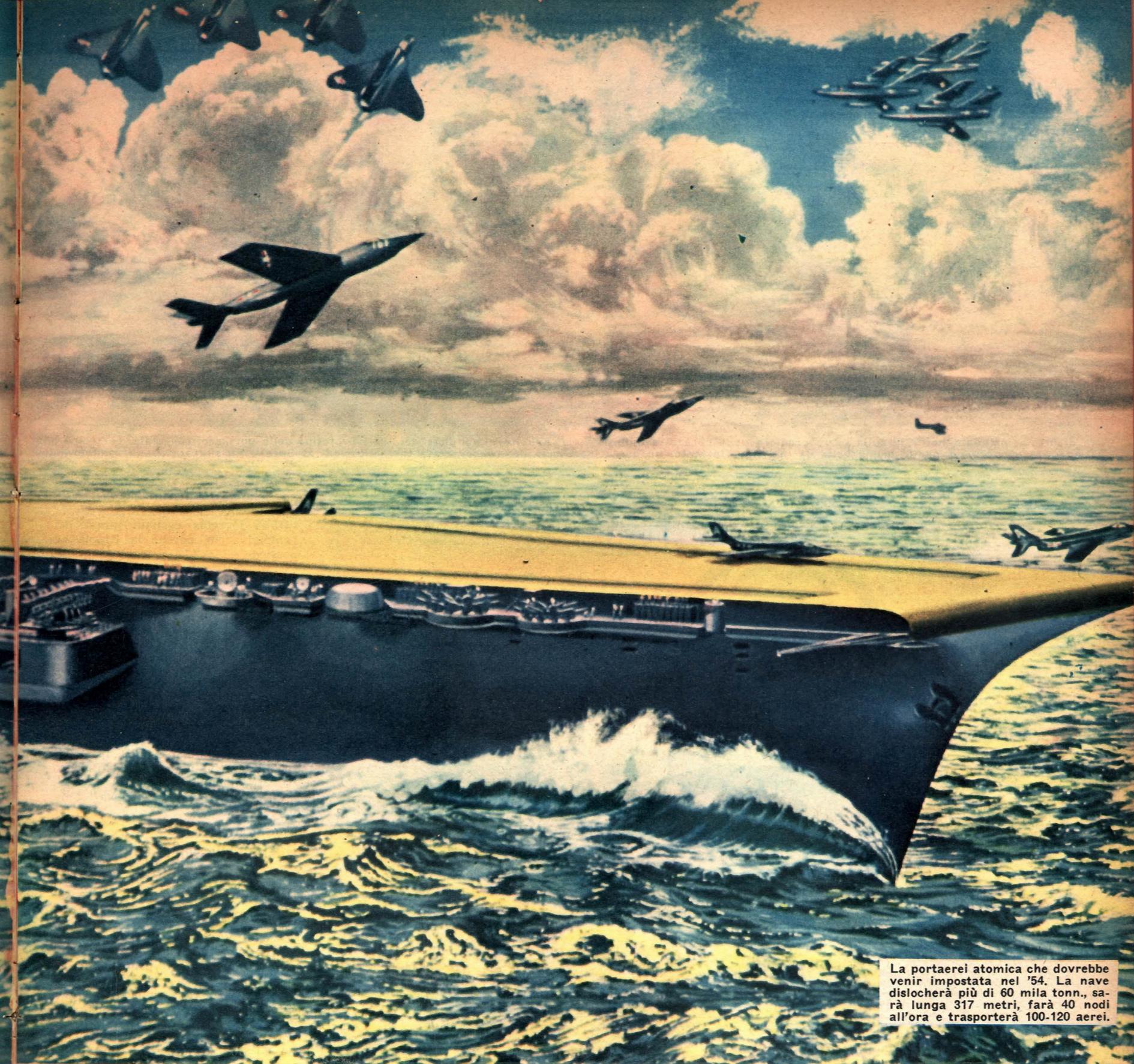
Nel settembre del 1939 la Marina britannica, che era la più potente nel mondo, aveva 15 tra corazzate e incrociatori da battaglia e soltanto 7 navi portaerei, due delle quali, inoltre, di poco più che 10.000 tonnellate e piuttosto lente.

Pochi anni dopo, nel 1948, radiate dieci delle quindici corazzate che le erano rimaste a guerra finita, l'Inghilterra restò con le cinque corazzate entrate in squadra dal 1941 al '46; ma in compenso aveva 16 portaerei pronte, più una di scorta e 11 in costruzione o allestimento. E la Marina degli Stati Uniti era passata dalle cinque portaerei del 1939 alle 102 di sei anni dopo. Nel 1948, quattro delle cinque corazzate inglesi si trovavano in riserva, e del pari in riserva quattordici su quindici americane: ciascuna delle due principali marine del mondo aveva solo una co-

razzata in posizione di armamento.

Questa serie di cifre fa comprendere come la spina dorsale delle flotte sia ora costituita da queste nuove « signore dei mari », alle quali già da anni è spettata la parte di protagonisti nelle battaglie navali.

La grande unità corazzata armata con cannoni di grosso calibro - nave di linea nel senso tradizionale del termine o incrociatore da battaglia - ha veduto tramontare il periodo di quella supremazia che aveva avuto inizio nel 1859 con la *Gloire* francese, la quale era un'espansione delle batterie corazzate che nella guerra di Crimea avevano dimostrato una netta superiorità sui vascelli dai fianchi di legno. Questa supremazia, indiscussa per circa mezzo secolo, aveva ricevuto un duro colpo nella 1ª guerra mondiale per opera dei sommergibili, e inoltre l'apparizione degli aerei ave-



La portaerei atomica che dovrebbe venir impostata nel '54. La nave dislocerà più di 60 mila tonn., sarà lunga 317 metri, farà 40 nodi all'ora e trasporterà 100-120 aerei.

va fatto presagire a numerosi tecnici la prossima scomparsa delle grandi e costose navi di linea, che si trovavano alla mercè dei siluri di un piccolo sommergibile e delle bombe e dei siluri di aerei.

Tuttavia la corazzata reagì: oltre a circondarsi in navigazione di uno schermo di cacciatorpediniere, aveva irrobustito la propria difesa sia mediante corazzatura più spessa ed estesa e meglio distribuita, sia mediante una compartimentazione più serrata, sia per mezzo di un poderoso armamento di cannoni e mitragliere antieree che già una decina d'anni fa superavano il centinaio. Naturalmente il dislocamento era aumentato, e raggiunse il massimo di 72.809 tonnellate a pieno carico nelle gigantesche *Yamato* e *Musashi* nipponiche, che sono state infatti le due più grosse navi da guerra che mai si costruì.

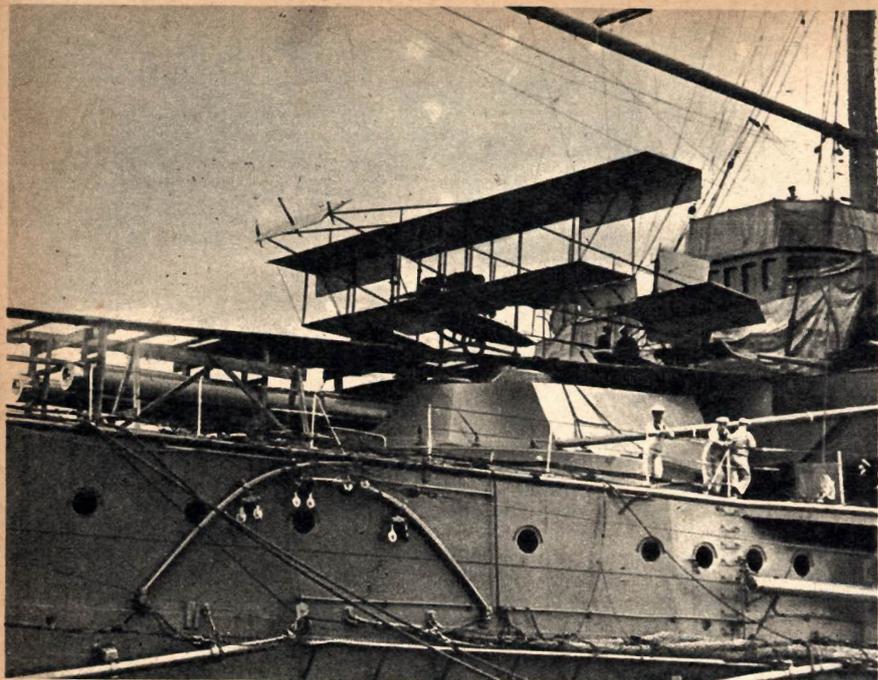
Appunto però a motivo dell'importanza delle grandi corazzate, necessariamente poche in ogni marina, si accanì contro di esse la violenza degli attacchi avversari, e ben se ne accorsero la *Bismarck* tedesca, la *Vittorio Veneto*, la *Littorio* (poi *Italia*) e la *Roma* nostre, e i mastodonti giapponesi, cioè precisamente le maggiori e più moderne navi da battaglia delle loro flotte.

L'attacco giapponese a Pearl Harbor fu l'episodio che diede il colpo di grazia alla corazzata e dal quale ha avuto principio l'era della portaerei. Da parte nipponica si ebbe l'audace innovazione tattica di impennare l'attacco su sei portaerei (dalle quali si levarono in volo 360 velivoli) lasciando ai cinque incrociatori della formazione soltanto compiti di scorta, al pari dei nove cacciatorpediniere che costituivano lo scher-

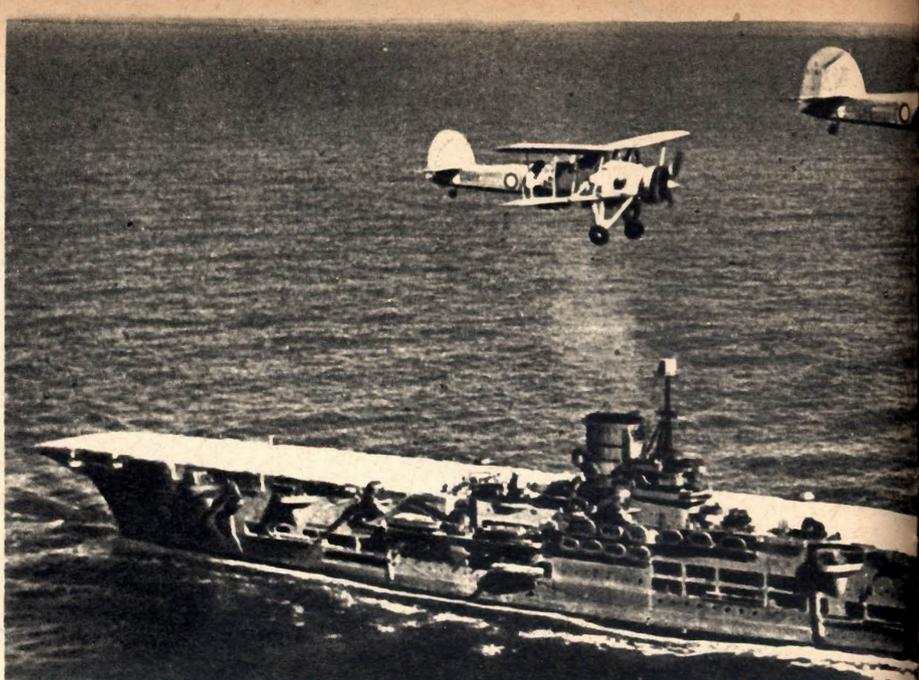
mo della forza d'attacco. Da parte americana, l'affondamento o la messa fuori combattimento di otto corazzate sulle nove ond'era formata la Flotta del Pacifico significò la temporanea scomparsa in quell'oceano di questo tipo di nave per la Marina degli Stati Uniti. Non solo, ma poiché per un caso fortunato, le tre portaerei della Flotta americana del Pacifico si salvarono perché lontane da Pearl Harbor, gli Stati Uniti dovettero per necessità fondarsi su di esse per le azioni difensive nei primi mesi di guerra.

E appunto da *Task Forces* (forze operative) formate dagli Americani attorno alle portaerei *Lexington*, *Yorktown* e *Enterprise* si levarono gli aerei che, alla fine di febbraio e ai primi di marzo 1942, attaccarono reparti giapponesi allontanando la minaccia nipponica dall'Australia.

La portaerei è un tipo di nave recentissima, e che, fino a una dozzina di anni addietro, veniva considerata un utile complemento dalle squadre da battaglia, ma nulla più. In Italia, in particolare, essa era avversata, e non soltanto dall'Aeronautica, la quale si sentiva in grado di dominare il *Mare Nostrum* con gli aerei di base nella madrepatria e nei possedimenti, ma anche da ufficiali di marina: poco prima dello scoppio della guerra, un distinto tenente di vascello scrisse per la nostra più importante rivista navale un articolo ove sosteneva l'inutilità di simile categoria di navi per l'Italia, usando argomenti che forse avrebbero potuto convincere qualcuno (ma che alla prova dei fatti si dimostrarono inesatti) e giungendo fino al paradosso di dire che la costruzione di portaerei avrebbe significato, da parte nostra, una inutile imitazione



Pista di volo installata nel 1912 sulla parte prodiera della corazzata inglese «Africa»: da essa si levò, per la prima volta da una nave in moto, un aereo.



L'«Ark Royal» inglese del 1937, prototipo delle portaerei corazzate, partecipò alla caccia della «corazzata tascabile» «Graf Spee». Fu silurata da un sommergibile



Torri prodriere e «isola» della portaerei americana «Saratoga». Questa e la «Lexington» furono per quindici anni le più grandi navi del mondo.

ne delle altre marine perché, «seguendo alla cieca questo criterio, l'Italia dovrebbe costruire anche dei rompighiaccio, perché la Russia ne possiede».

A dire il vero, anche nelle stesse Marine che ne possedevano, le portaerei erano sottovalutate e ritenute deboli e fragili. Questo mito della vulnerabilità fu per parecchi anni il più forte ostacolo allo sviluppo del nuovo tipo di nave, perché si affermava che una sola bomba, anche se di piccolo calibro, avrebbe messo fuori combattimento la nave se ne avesse colpito il ponte di volo. Altro mito era quello dell'inferiorità dell'aviazione imbarcata rispetto agli apparecchi di base a terra: si sosteneva che i primi, di modello meno potente, si sarebbero trovati alla mercé delle grosse e poderose formazioni aeree levatesi da basi terrestri.

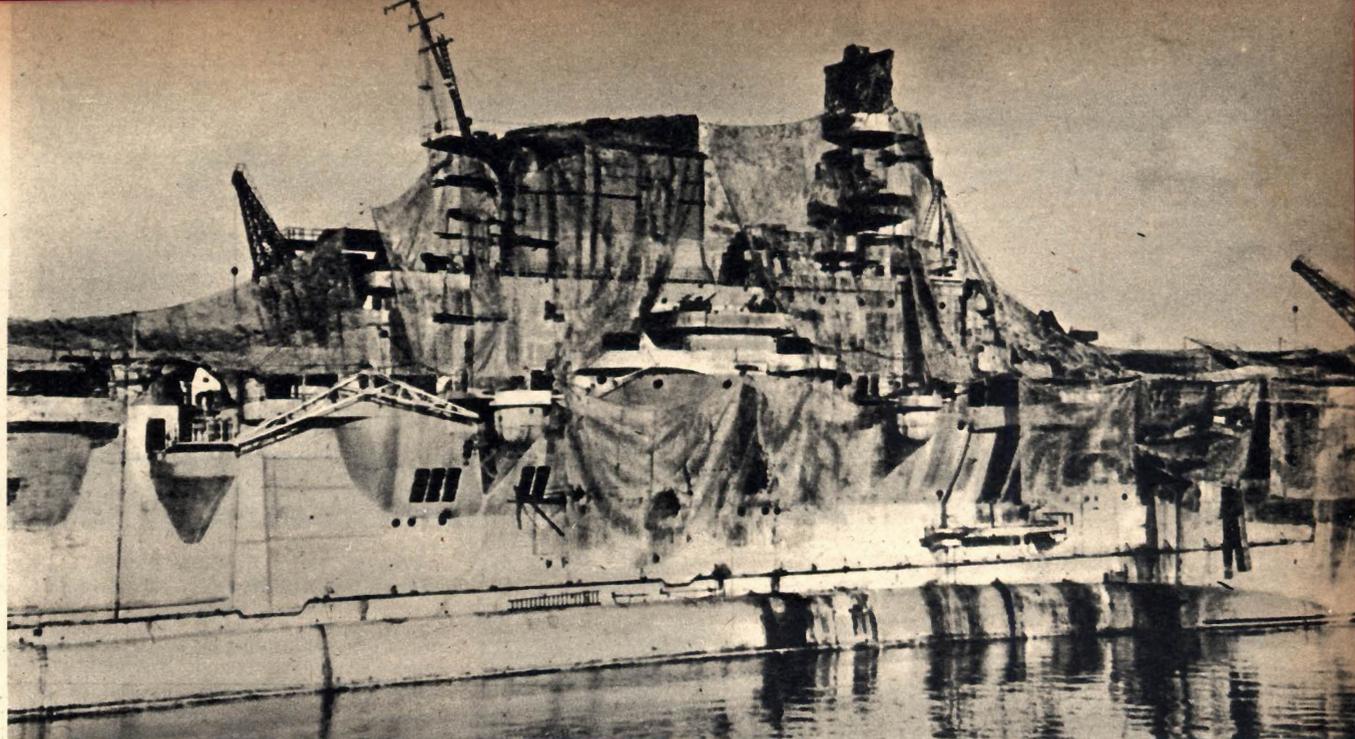
Il mito della vulnerabilità

I primi mesi di guerra parvero dar ragione a queste opinioni: il 17 settembre 1939 la *Courageous* inglese fu affondata da un sommergibile tedesco e, nove giorni dopo, la propaganda nazista annunciò che l'*Ark Royal*, la più recente portaerei inglese, era stata colata a picco da una bomba di 500 kg. sganciata da un «He 111» della *Luftwaffe*. Questo secondo affondamento non era affatto vero, ma i tedeschi conseguirono parte del loro intento, cioè di allontanare temporaneamente le portaerei dal Mare del Nord, ch'era allora l'unico teatro di guerra.

Di più: quando, in seguito all'invasione tedesca della Norvegia, le portaerei inglesi furono mandate ad agire contro le truppe e le navi germaniche, la loro opera fu di poco peso a causa della scarsità di aerei adatti. Sul momento gli avversari delle portaerei ebbero buon gioco, e poterono insistere sulla loro tesi dell'inferiorità del mare rispetto alla terra, vale a dire dell'impossibilità di una vittoria di forze navali su un esercito robustamente sistemato. In realtà fin dai tempi della marina velica si riteneva che un cannone a terra, ben piazzato e servito a dovere, ne valesse dieci a bordo, poiché occorreva colpirlo in pieno per metterlo fuori combattimento; mentre tutto l'armamento di una nave restava inutilizzato se il bastimento veniva seriamente colpito. L'insuccesso della spedizione dei



tedesco nel 1941. Dislocava 22 mila tonnellate e aveva a bordo circa 60 aerei.



La portaerei italiana «Aquila» in allestimento poco prima dell'armistizio. Accortosi della necessità di queste navi Mussolini ordinò la trasformazione dei transatlantici «Roma» (ribattezzato «Aquila») e «Augustus», che non furono ultimati.

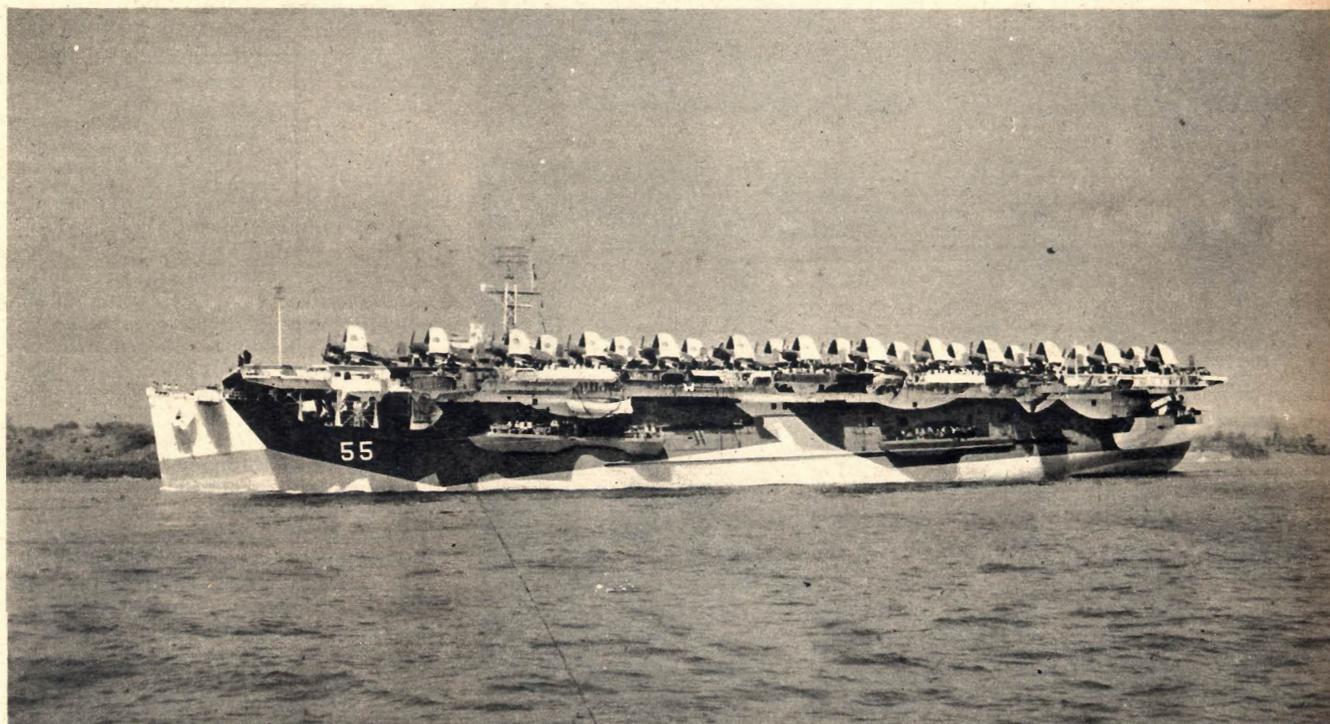
Dardanelli, dove gli anglo-francesi furono respinti dai turchi e dai tedeschi nel 1915, aveva ravvalorato la tesi della supremazia terrestre, e la mentalità terrestre dai tedeschi fondò la propria potenza e la difesa della fortezza Europa sulle forze di terra e dell'aria e sul Vallo Atlantico, trascurando la marina e il teatro di guerra mediterraneo. Ben diverso sarebbe stato il destino della corazzata *Bismarck* se, nella sua eroica scorreria in Atlantico, avesse avuto l'appoggio di una portaerei.

È noto invece che, per l'ostinazione di Goering, la *Kriegsmarine* restò in sottordine alla *Luftwaffe*, e in particolare che Goering non tenne la promessa data all'ammiraglio Reader di assegnare alla Marina 41 flottiglie di aerei. Al contrario, le 18 flottiglie del 1939 furono ridotte a 4 nel 1941, e l'anno seguente anche quelle 4 furono riassorbite dall'Aviazione. Inoltre Goering vietò la posa di torpedini magnetiche che, nel novembre del '39, gli aerei della Marina avevano iniziata; si oppose all'impiego di aerosiluranti della Marina; impedì la costruzione di aeroporti a Saint-Nazaire e a Lorient donde si sarebbe levata l'aviazione per la cooperazione con gli *U-Boote* colà di base; e infine tolse al B.d.U., cioè all'Ammiraglio comandante i sommergibili, la squadriglia di quadrimotori Focke Wulf «FW 200» a vasta autonomia, che pure aveva conseguito notevoli risultati contro il traffico marittimo inglese.

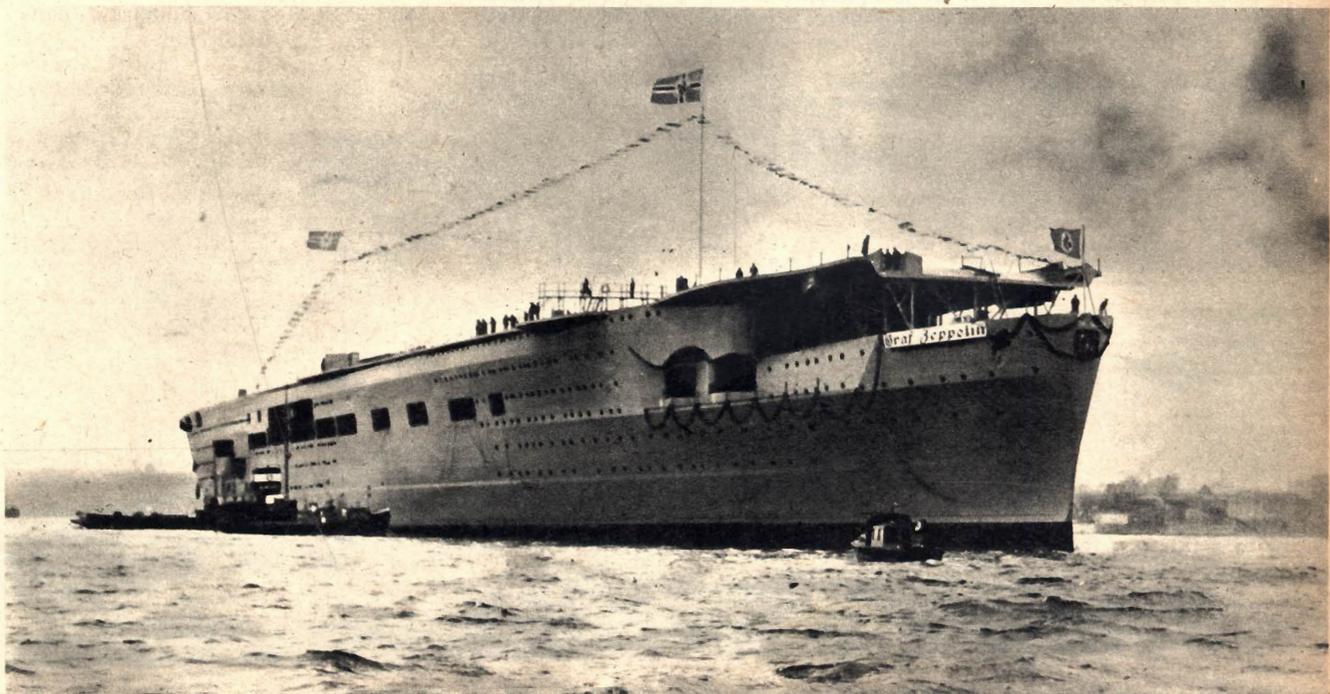
Splendidi risultati

La estrema vulnerabilità delle portaerei e l'inferiorità dell'aviazione imbarcata si dimostrarono in breve tempo asserzioni prive di fondamento. Proprio in un mare interno e denso di basi aeree nemiche come il Mediterraneo, la flotta britannica poté trarre grande giovamento dalla presenza di una portaerei insieme con la sua Squadra di battaglia. Questo tipo di nave assicurò la ricognizione intorno e a proravia della squadra, l'offesa di aerosiluranti e di bombardieri contro forze avversarie, e la difesa delle proprie unità mediante caccia che contrastavano l'azione degli aerei da combattimento nemici.

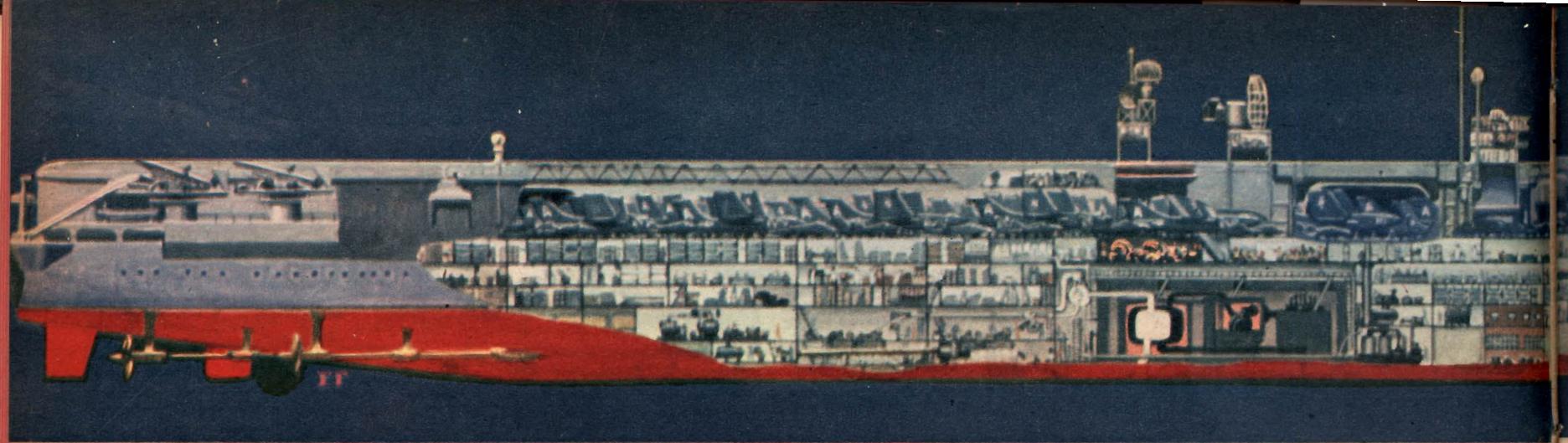
L'immediata disponibilità sul luogo di apparecchi da caccia, l'esperienza dei piloti imbarcati e il loro affiatamento con i colleghi marinai



Portaerei di scorta inglese, allestita nel 1943-1944 trasformando un piroscafo mercantile. Queste unità servirono per la scorta ai piroscafi che proteggevano dagli aerei e dai sommergibili. Dal 1941 al 1945 l'Inghilterra ne allestì 130.

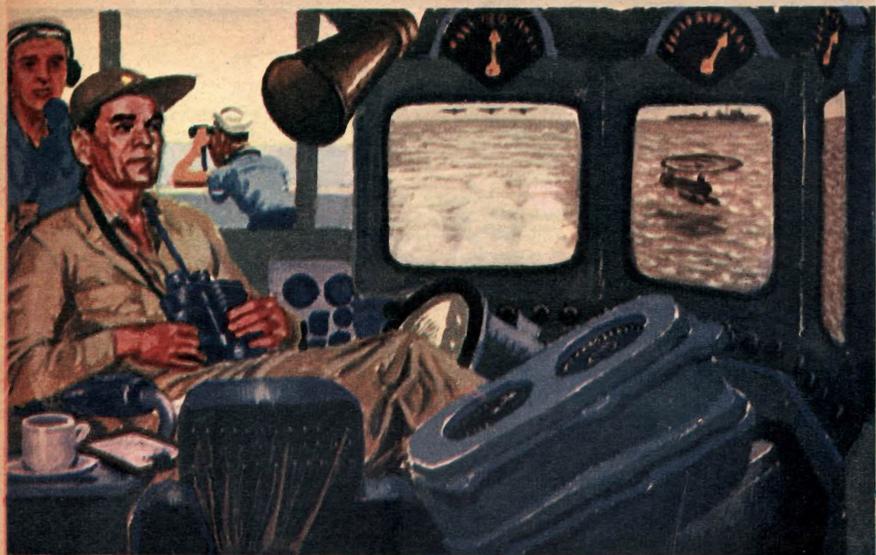
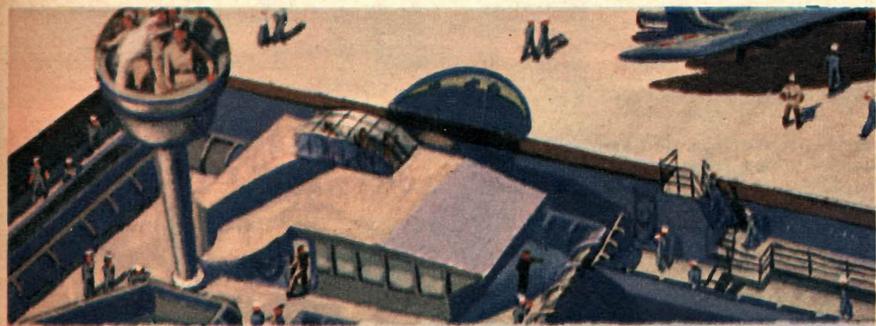


La «Graf Zeppelin» tedesca durante il varo l'8 dicembre 1938. Nel '35 la Germania aveva deciso la costruzione di due portaerei con potente armamento di artiglieria secondo le idee di allora: 16 cannoni da 150, oltre ai numerosi pezzi antiaerei.



Spaccato della portaerei a propulsione atomica. L'apparato motore è al centro, in basso; non bruciando carbone né nafta, non vi sono gas di scarico e quindi

condotte per il fumo. In tal modo si guadagna molto spazio, e il peso di 9000 tonnellate di nafta resta disponibile per un maggior numero di aerei, per maggior



Il ponte di volo delle unità tipo « Forrestal » sarà totalmente sgombro da sovrastrutture. Tuttavia da mensole laterali, sporgenti dalle murate, potranno essere alzate piccole plance di comando e antenne elettroniche. In alto si vede una planchetta retrattile. In basso: Il comandante segue l'azione su schermi televisivi.

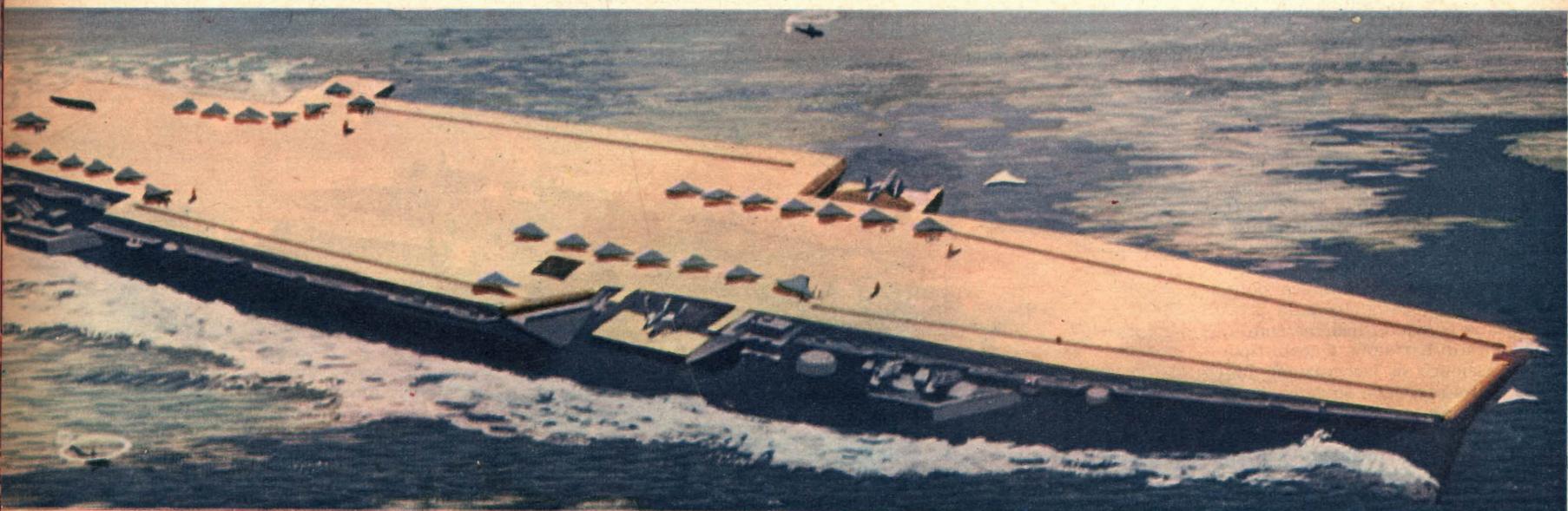
ottennero splendidi risultati, anche se non sempre la caccia imbarcata fu sufficiente contro fitti gruppi di attaccanti: è il caso della *Illustrious* che, l'11 gennaio 1941, venne bersagliata da aerosiluranti italiani e da « Stukas », e fu seriamente danneggiata. Ma la valorosa unità non affondò, nonostante avesse ricevuto almeno sei bombe da 250 e da 1000 kg. in soli dieci minuti. In preda a un forte incendio, con il timone e gli ascensori in avaria e gravi perdite nel personale, dovette uscire di formazione, ma un paio d'ore dopo poté riprendere la navigazione a 17 nodi verso Malta. Un'altra ventina di tuffatori la attaccò quando l'incendio non era stato ancora domato: « Il mio cuore cessò di battere quando la guardai » scrive l'ammiraglio A. B. Cunningham nell'autobiografia *A Sailor's Odyssey*: « stupivo che potesse ancora resistere, nonostante tutti i gravi danni. Ma non dovevo preoccuparmi: allorché gli attacchi vennero sferrati, vidi ogni cannone della *Illustrious* far fuoco, e quella vista infondeva coraggio. Si aggiunga che i suoi caccia "Fulmar", che avevano diretto verso Malta quando la loro portaerei era stata danneggiata, si erano riforniti ed erano ritornati. Essi riuscirono ad abbattere sei o sette "Stukas" che caddero in mare, e danneggiarne altri ».

Dalle azioni di Taranto (11 novembre 1940) e di Matapan (28 marzo 1941) risalta l'importanza delle portaerei anche in un bacino chiuso. Il secondo episodio è ancor più significativo, perché in esso spicca la tempestività della cooperazione aeronavale: di fronte a una squadra italiana

priva di ricognizione aerea efficace, la squadra inglese vide e si valse dell'opera dei suoi aerei. I quali attaccarono in mare aperto la nave ammiraglia italiana e ritardarono, con un siluro messo a segno, la marcia di tutta la formazione; e di sera immobilizzarono un incrociatore, determinando - sia pure per un concorso di circostanze a noi avverse - l'affondamento di quello e di due altri incrociatori pesanti e di due recenti cacciatorpediniere. Con i colpi di Taranto e di Matapan la flotta italiana subì perdite più gravi di quante avrebbe forse sostenuto in una vera battaglia - una corazzata fuori combattimento per sempre, tre corazzate fuori combattimento per vari mesi, tre incrociatori e due cacciatorpediniere affondati, più altri minori danni - mentre gli inglesi subirono in totale la perdita di tre soli aerei.

Primato degli affondamenti

Nel corso di tutta la guerra nel Mediterraneo, nessuna portaerei inglese fu affondata da aerosiluranti nostri né da tuffatori tedeschi di base a terra: l'*Ark Royal* e la *Eagle*, perdutesi in questo mare, furono entrambe silurate da sommergibili tedeschi. Tuttavia il primato nel numero degli affondamenti di navi da guerra non spetta ai sommergibili (che ne affondarono il 28%) ma all'aviazione imbarcata, che raggiunse il 33%. Dei 25.744 aerei giapponesi distrutti dal 1942 al '45 da aerei americani, ben 15.401 lo furono per opera di aerei della Marina, dei quali 12.268



Da ciascuna delle quattro catapulte potrà venir lanciato un aereo ogni 30 secondi: in un minuto saranno dunque in volo otto aerei, oltre a quelli che potranno levarsi dal ponte con mezzi propri. Da notare: gli ascensori laterali che portano

gli aerei dalle rimesse al ponte di volo, e le batterie di teleproiettori nelle mensole a nido di rondine. L'assenza di sovrastrutture e dei gas dei fumaioi faciliterà notevolmente le operazioni di involo e, sopra tutto, di rientro (appontaggio).



quantità di carburante per essi e per altri carichi. La portaerei atomica disporrà così di un'autonomia eccezionalmente vasta e di un enorme potere offensivo.

levatisi dai ponti di navi portaerei e 2510 da aerei di bordo momentaneamente di base a terra. Si noti poi che il 93% degli aerei nipponici distrutti dai velivoli di portaerei americane era di tipo terrestre. Ecco sfatato il mito dell'inferiorità dell'aviazione imbarcata.

Quanto poi alla pretesa vulnerabilità delle portaerei, nessuna di esse è compresa tra le 28 unità affondate dai « Kamikaze » nipponici durante l'attacco alleato ad Okinawa. Di più: se alcune portaerei americane furono seriamente danneggiate, quelle britanniche sopportarono molto bene lo schianto suicida dei piloti giapponesi sul ponte di volo, grazie alla robustissima corazzatura con cui erano difese, e poterono continuare anche a combattere.

Soltanto il 19% delle portaerei che parteciparono alla II guerra mondiale fu colato a picco (40 unità su 210), di fronte a circa il 30% delle corazzate e a percentuali ancora maggiori per altre classi di navi.

La nuova regina dei mari è un'unità di tipo recente, perché la prima vera portaerei - la inglese *Furious*, ottenuta dalla trasformazione di un grande incrociatore leggero - entrò in squadra come tale sul finire della guerra 1914-'18. Già nel novembre del 1910 l'aviatore americano Ely era riuscito a levarsi in volo da una piattaforma installata sul castello dell'incrociatore *Birmingham*, e nel gennaio dell'anno seguente il medesimo Ely appontò sull'incrociatore *Pennsylvania* nella rada di San Francisco. Sulla parte poppiera della nave era stata montata una piattaforma lunga 32 metri e larga 9,60 dotata di ventidue cavi trasversali, ciascuno dei quali tenuto in forza da un sacco di 25 kg. di sabbia a ogni estremità, per arrestare il velivolo. Questi e altri dispositivi escogitati per l'occasione si trovano tuttora sulle portaerei sebbene, com'è logico, perfezionati.

Prime trasformazioni

Occorsero, come si è veduto, circa sette anni prima che vi fosse una vera portaerei; infatti, per operazioni sul mare, i velivoli di quel tempo non davano sufficiente garanzia e perciò l'attenzione si era rivolta agli idrovolanti. Inoltre l'appontaggio su una unità in moto si presentava assai arduo, e d'altronde questo era l'unico sistema da adottare, a motivo dell'insidia dei sommergibili che avrebbero facilmente silurato una grande unità immobile in mare aperto per recuperare i propri aerei. Appunto sulla piattaforma prodiera della *Furious*, lunga 65 metri, scese il 7 agosto 1917 il comandante Dunning, mentre l'unità navigava a 10 nodi. Purtroppo il

secondo tentativo ebbe esito sfortunato, e si provvide a sistemare un'altra piattaforma sulla parte poppiera della *Furious*.

Intanto entrò in servizio l'*Argus*, ricavato dallo scafo del piroscalo italiano *Conte Rosso*, portaerei a ponte di volo continuo lungo 168 metri che restò in servizio per ventisette anni, fino al 1945. Era già in costruzione inoltre la prima portaerei progettata fin dall'inizio come tale, l'inglese *Hermes*.

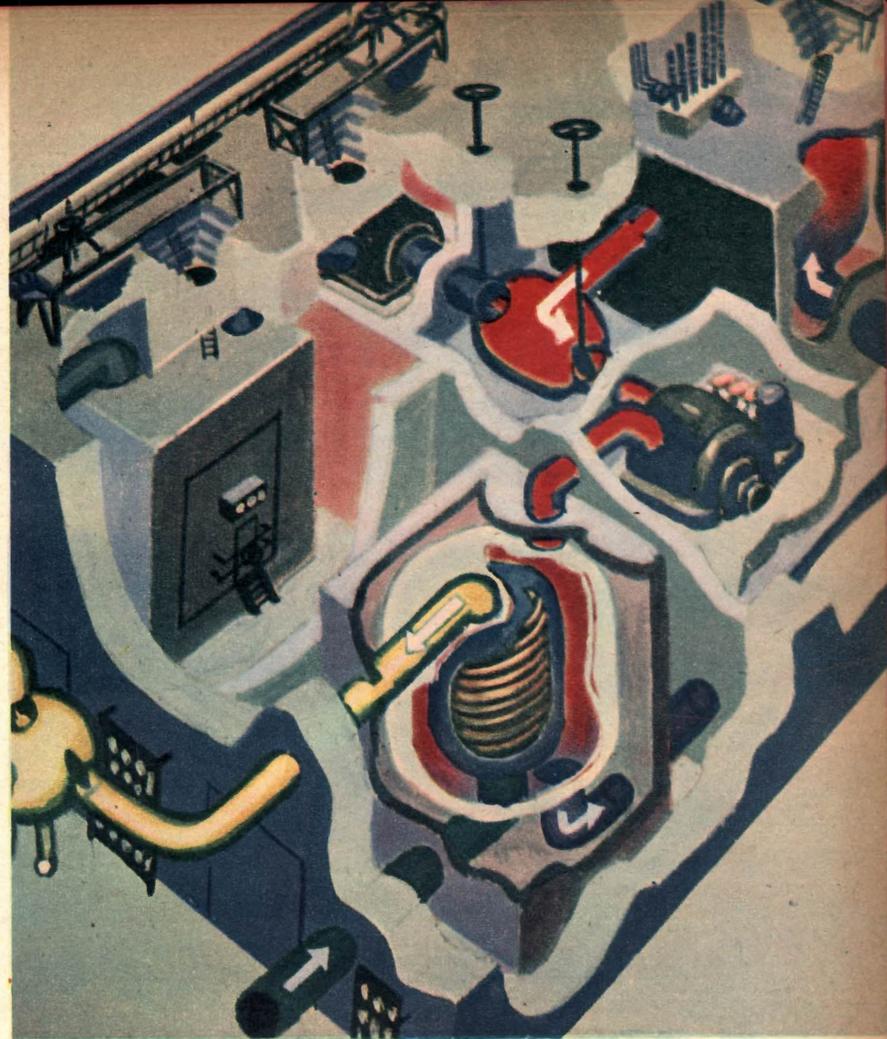
Nel primo dopoguerra Gran Bretagna, Stati Uniti, Giappone e Francia convertirono in portaerei alcune corazzate e incrociatori da battaglia che il Trattato di Washington per la limitazione degli armamenti (1922) non permetteva di allestire secondo il progetto originale. Alcune di quelle unità erano molto grandi (27-33.000 tonnellate), ma la loro capacità di aerei non fu maggiore di quella delle portaerei di 15-22.000 tonnellate costruite dopo il 1931.

Rivoluzione tecnica

Il grande sviluppo delle portaerei si è avuto precisamente nella seconda guerra mondiale e, naturalmente, negli anni successivi.

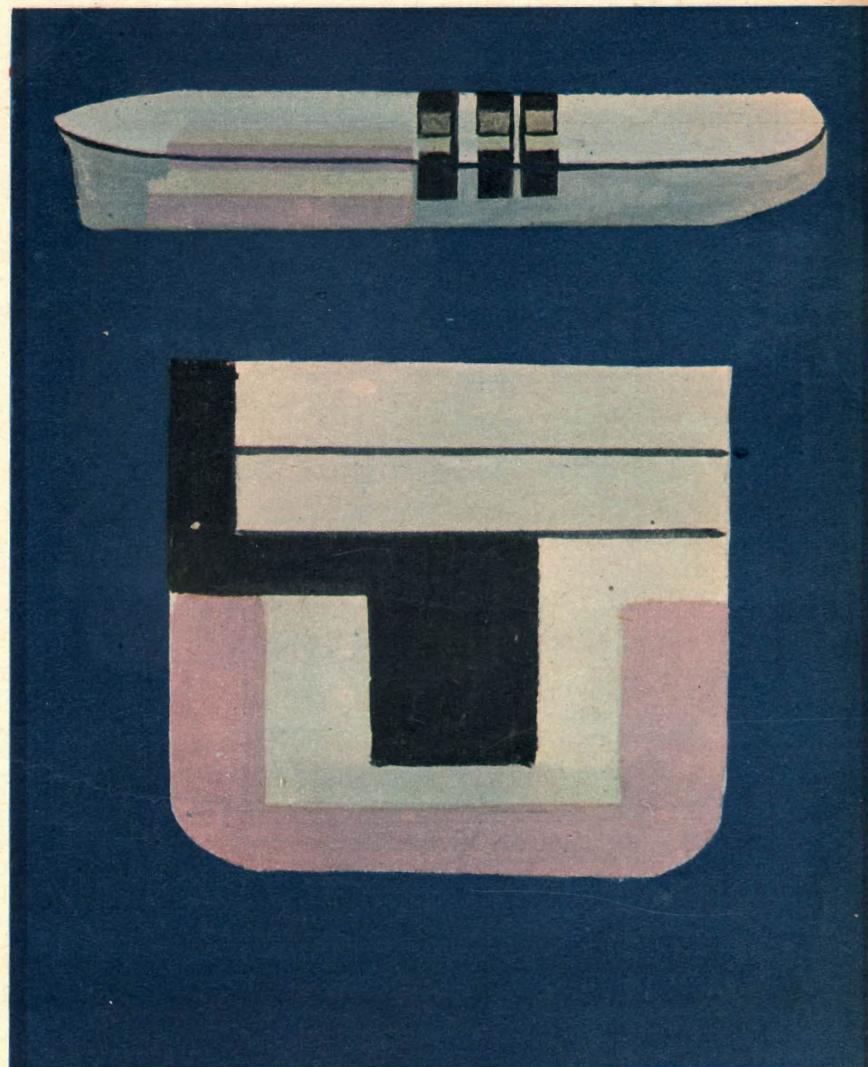
Esistono ora tre tipi di navi portaerei: da combattimento (o di squadra), leggere e di scorta. Al primo tipo appartengono le unità di oltre 20.000 tonnellate, con più di 60 aerei e velocità superiore ai 30 nodi; il dislocamento delle portaerei leggere va dalle 11.000 alle 18.000 tonnellate circa, con una velocità dai 23 ai 33 nodi e una cinquantina di aerei al massimo; quelle di scorta, destinate appunto alla scorta dei convogli, dispongono di 20-30 aerei e circa 17 nodi, e non superano le 12.000 tonnellate. L'armamento di artiglieria consiste in mitragliere e pezzi del calibro massimo di 127 millimetri, destinati esclusivamente alla difesa antiaerea.

Le più grandi portaerei esistenti sono le tre *Midway* americane di 45.000 tonnellate (60.000 a pieno carico) con 137 aerei imbarcati a un apparato motore di 212.000 cavalli che assicura 33 nodi di velocità. Ancora più grandi saranno le dieci unità che la Marina degli Stati Uniti intende costruire nel ciclo di una decina d'anni. Due di esse, anzi, sono già state impostate nel 1952: la *Forrestal* il 4 luglio, e la *Saratoga* il 16 dicembre. È noto che la prima avrà 59.000 tonnellate di dislocamento *standard* (quindi più di 70.000 a pieno carico), 317 metri di lunghezza, 39 di larghezza al galleggiamento e addirittura 76,51 di larghezza massima, cioè con le appendici delle murate e del ponte di volo. Il quale ponte sarà totalmen-

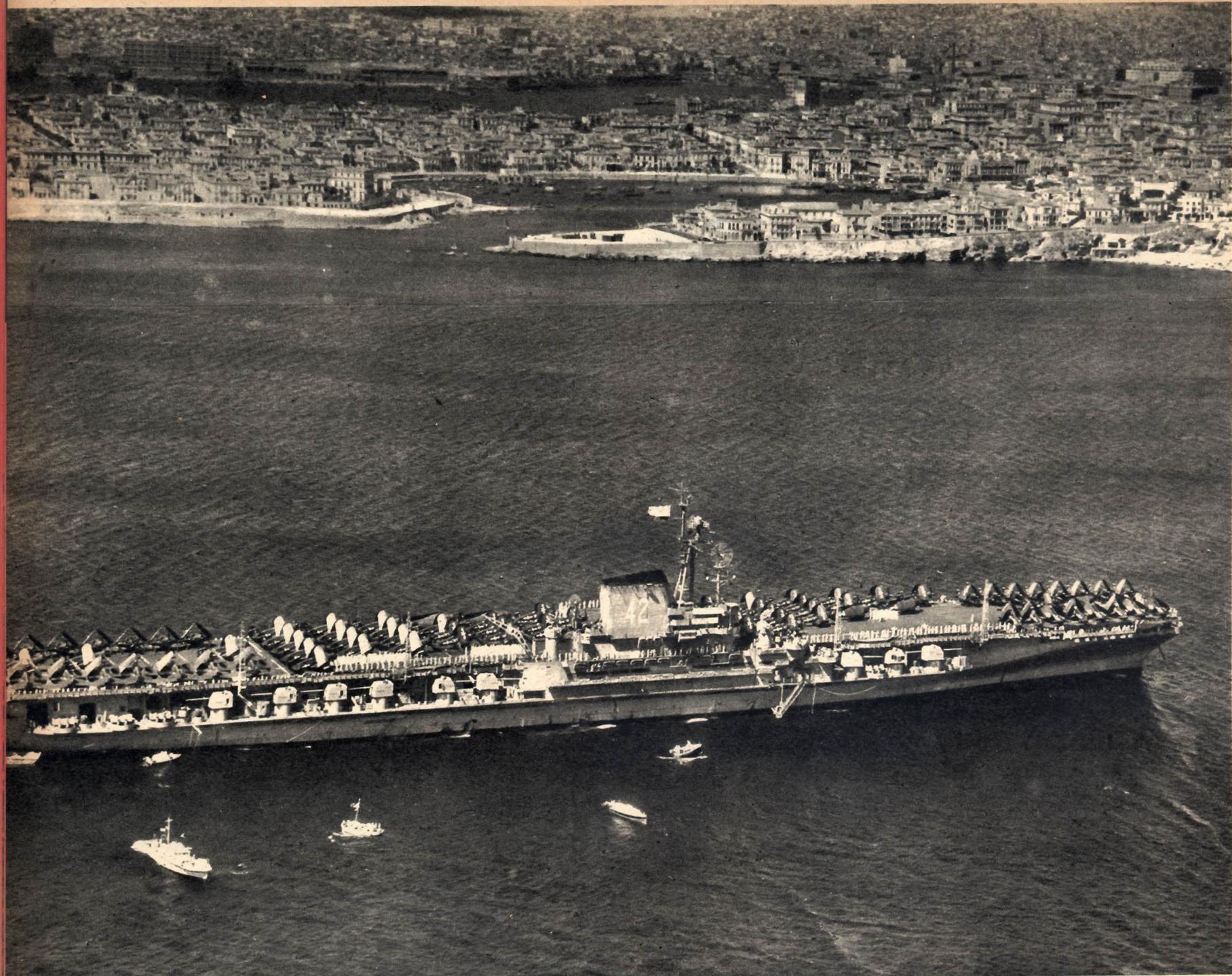


IL CUORE ATOMICO

Il cuore della nave è il reattore a energia nucleare (in alto a destra) che riscalda il fluido (rosso), il quale circola attorno a serpentine d'acqua producendo vapore per le turbine. La Marina americana ha in costruzione anche un sottomarino a energia nucleare, il « Nautilus ».



La veduta laterale e la sezione trasversale mostrano lo spazio guadagnato nella portaerei atomica: condotte d'aria (in bruno), ora abolite; nafta per la nave nelle tanche (rosso), che potranno venir riempite di carburante per gli aerei.



L'AMERICANA « F. D. ROOSEVELT » ENTRATA IN SERVIZIO NEL '45 CON LE GEMELLE « MIDWAY » E « CORAL SEA », È ORA LA PIU' GRANDE: 60.100 TONN. E 137 AEREI



Ufficiale di appontaggio sulla portaerei francese « Arromanches ». La Francia ha ancora le portaerei « La Fayette », ceduta dagli S. U. l'anno scorso, e « Dixmude ».

te sgombro, per consentire l'impiego di aerei pesanti dei tipi più recenti - un'altra conferma del fatto che gli aerei imbarcati non sono secondi ai tipi terrestri - e costerà 218 milioni di dollari.

Ma una vera rivoluzione comincerà con la 3^a o la 4^a unità della serie, quella che è appunto illustrata nei disegni ricavati dai piani costruttivi americani e che, dotata di propulsione atomica, fruirà di autonomia immensa alla massima velocità. Oltre a questa eccezionale prerogativa, la nuova superportaerei disporrà di un potere offensivo mai raggiunto, perché vi si potrà dedicare a scopi più produttivi lo spazio che ora è occupato dal combustibile, dalle condotte d'aria e da quelle di scarico dei residui della combustione, oltre che dai fumaioli.

La costruzione di queste gigantesche unità ha però anche un altro significato: forse qualcuno ricorda che quattr'anni addietro, esattamente il 23 aprile 1949, fu sospesa la costruzione della portaerei *United States* di 65.000 tonnellate, dopo soli cinque giorni dall'impostazione. L'Aviazione non tollerava quella che, secondo essa, era un'inframmettenza della Marina nel campo del bombardamento strategico.

Ora non una ma dieci superportaerei sono in programma, e la prima di esse reca il nome del ministro americano della Difesa, James V. Forrestal, in carica allorché la *United States* ricevette questo nome. Non è soltanto una vittoria della Marina sull'Aviazione, ma indubbiamente anche una vittoria del buon senso.

E in Italia? Pare che la dura lezione della guerra non sia servita, se Aviazione ed Esercito insistono nella loro ostilità. O, forse, ammettono che nel 1940-'43 avremmo avuto bisogno di portaerei; ma ora - dicono - la situazione politica e strategica è mutata, e non ci servono più.

Vero è invece che, pur con i compiti relativamente limitati della nostra flotta, almeno un paio di veloci portaerei leggere è indispensabile: gli aerei e gli elicotteri di base su di esse assicurerebbero la ricognizione e la scorta antisommergibile e antiaerea ai convogli di bastimenti diretti in Italia con carichi indispensabili per la vita della nazione. Le sole forze di superficie non bastano, e occorrono anche navi portaerei, queste nuove signore dei mari.

Aldo Fraccaroli



La «Oriskany», la più recente portaerei americana: disloca 30.800 tonne., imbarca 100 aerei e ha 32 nodi di velocità. L'isola, cioè la struttura laterale, reca il radar.