

## SOMMARIO

- 23 **PERSONAGGI ROMANI: IL CINEMATOGRAFARO** di Domenico Bartoli
- 25 **UN « INQUISITORE » PER L'ITALIA** di Ricciardetto
- 32 **ECCO COSA VOGLIONO I SOCIALISTI** di Livio Pesce
- 38 **PERCHÉ PAGHEREMO LA CARNE TREMILA LIRE AL CHILO** di Pietro Zullino
- 40 **DUE STUDENTI SI SPOSANO**
- 44 **L'AFFARE VALACHI È TUTTO UNA MONTATURA?** di Nerin E. Gun
- 52 **QUESTI CINESI CI SPIANO** di Ricciotti Lazzerò
- 58 **IL MISTERO DI PAOLO VI** di Mario Missiroli
- 67 **D'INVERNO È NECESSARIA L'AUTORIMESSA?** di Gianni Rogliatti
- 71 **LA BIBBIA DI RAFFAELLO (2) DIO FA UN PATTO COL PATRIARCA**
- 90 **I SUOI IDROVOLANTI NON SONO PIÙ AMARATI** di Giuseppe Grazzini
- 98 **VACCINIAMO I BAMBINI A TEMPO OPPORTUNO** di Ulrico di Aichelburg
- 100 **25.000 IVAN ALL'UNIVERSITÀ** di Philippe Meyret
- 108 **È DIFFICILE REGALARE UNA SCUOLA** di Guido Gerosa
- 112 **FERRARI PIÙ PININFARINA**
- 114 **LUNA O CANCRO?**
- 118 **IL RIBELLE SI È MESSO IL CILINDRO**
- 120 **NON CI SONO PIÙ DUBBI: COPPI E TORNATO**
- 124 **PERCHÉ « K » HA VENDUTO 40 TONNELLATE D'ORO** di Ricciotti Lazzerò



Claude di Francia, penultima dei dieci figli del conte di Parigi, pretendente al trono francese, si è fidanzata ufficialmente con il duca Amedeo d'Aosta, nipote del condottiero dell'Amba Alagi, di cui porta il nome. I due giovani, entrambi non ancora ventenni, si erano conosciuti nel 1962 ad Atene, alle nozze di Juan Carlos di Borbone e Sofia di Grecia.

N. 681 - Vol. LIII - Milano, 13 Ottobre 1963 - © 1963 Epoca - Arnoldo Mondadori Editore

Redazione, Amministrazione, Pubblicità: Milano, via Bianca di Savoia 20 - Tel. 850.614, 851.141, 851.271 (8 linee e ricerca automatica linea libera) - Ufficio Abbonamenti: tel. 5.392.241 - Indirizzo telegrafico EPOCA - Milano. Redazione romana: Roma, Via Vittorio Veneto 116 - Tel. 464.221 - 481.585 - Indirizzo telegrafico: Mondadori-Roma. Abbonamenti: Italia: Ann. L. 6.650 - Sem. L. 3.300. Estero: Ann. L. 10.300 - Sem. L. 5.200. Per il cambio di indirizzo inviare Lire 40 insieme con la fascetta recante il vecchio indirizzo. Numeri arretrati Lire 200. Inviare a: Arnoldo Mondadori Editore, via Bianca di Savoia 20, Milano (c.c. postale n. 3-34552). Gli abbonamenti si ricevono anche presso i nostri Agenti e nei negozi « Mondadori per Voi »: Bologna, v. D'Azeglio 14, tel. 23.83.69; Catania, v. Etnea 271, tel. 27.18.39; Cosenza, Corso Mazzini 156/c, tel. 2.45.41; Genova, v. Carducci 5r, tel. 5.57.62; Milano, Corso Vittorio Emanuele 34, tel. 70.58.33; Milano, v. Vitruvio 2, tel. 27.00.61; Milano, v.le Beatrice d'Este 11/a, tel. 83.48.27; Milano, c.so di Porta Vittoria 51, tel. 79.51.35; Napoli, v. Guantai Nuovi 9, tel. 32.01.16; Padova, v. Emanuele Filiberto 6, tel. 3.83.56; Pescara, Corso Umberto I 14, tel. 2.62.49; Pisa, v.le Principe Amedeo 21/23, tel. 2.47.47; Roma, Lungotevere Prati 1, tel. 65.58.43; Roma, v. Veneto 140, tel. 46.26.31; Roma (CIM - P. Vetro), v. XX Settembre 97/c, tel. 48.13.51; Torino, v. Monte di Pietà 21, tel. 51.12.14; Trieste, v. G. Gallina 1, tel. 3.76.88; Udine, v. Vittorio Veneto 32/c, tel. 5.69.87; Venezia, Calle degli Stagneri - San Marco 5207, tel. 2.40.30; Venezia (Mestre), v. Carducci 68, tel. 5.06.96; Viareggio (Galleria del Libro), viale Margherita 33, tel. 27.34; Vicenza, c.so Palladio 117 - (Gall. Porti), tel. 2.67.08. Estero: Tripoli (Libia) (Libr. R. Ruben) - Giaddat Istiklal 113, tel. 61.52. Pubblicità: inserzioni in bianco e nero Lire 720 per millimetro/colonna.



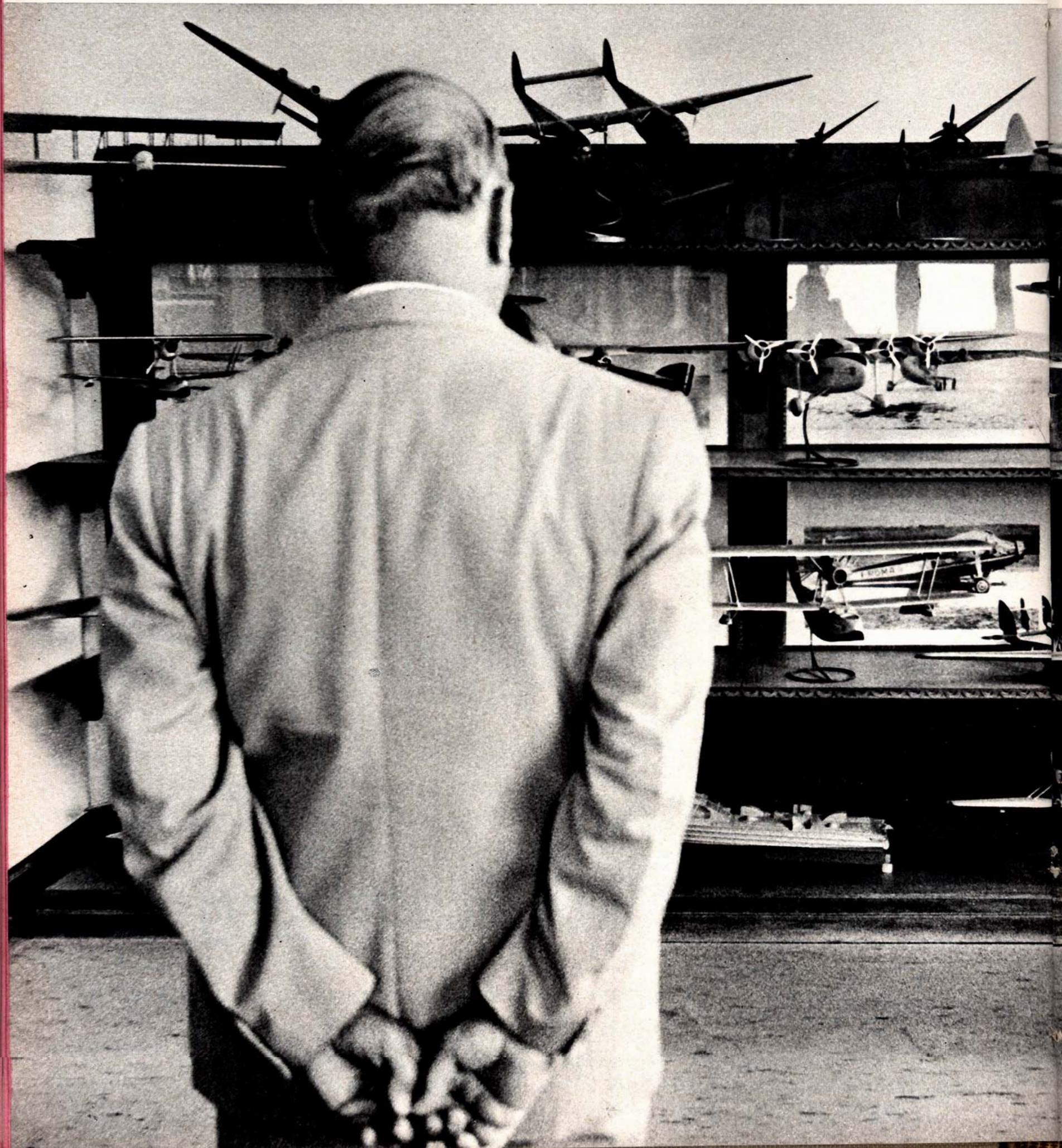
Istituto  
Accertamento  
Diffusione

ARNOLDO MONDADORI EDITORE



si  
**CAMPARI**  
questo è l'aperitivo!

*L'ingegner Alessandro Marchetti nel suo studio, di fronte ai modelli di alcuni dei suoi famosi apparecchi. Nel corso della sua lunga carriera, Alessandro Marchetti ha progettato 50 aeroplani, ne ha realizzati 32 ed ha avuto la soddisfazione di vederli conquistare 51 primati mondiali. La sua società, la SIAI-Marchetti, che arrivò a produrre un bombardiere pesante al giorno, fabbrica oggi materiale ferroviario.*



# I SUOI IDROVOLANTI NON SONO PIÙ AMMARATI

Alessandro Marchetti, l'ingegnere che ha costruito i leggendari «S. 55» delle crociere di Italo Balbo e i più prestigiosi apparecchi della nostra aviazione, si è ritirato in una villa sul lago. Ha 80 anni, pratica l'equitazione e lo sci d'acqua e si diverte a ricordare il suo primo aeroplano, la «Chimera», una trappola di legno e di tela che riuscì a staccarsi da terra nel 1910 sorvolando un reggimento di dragoni a cavallo

DI GIUSEPPE GRAZZINI

Sesto Calende, ottobre

**S**ono nato a Cori, nella campagna romana. Al crepuscolo, su quella terra, passa il vento che viene dal mare, un vento caldo e dolce che batte sulle pendici dei monti e va in alto, frangendosi come un'onda. Allora, dai picchi, si levano i grandi falchi, cercando quelle correnti. Salgono altissimi, calano fulminei, scivolano lentamente sulle ali spiegate e ferme, disegnando infiniti cerchi nel cielo. Restavo fuori a guardarli, ogni sera, fino a quando veniva buio e tutto si confondeva in un misterioso colore di cenere. Cercavo di immaginare che cosa potessero vedere quegli animali superbi, così liberi e così sicuri: e certe volte, di notte, sognavo di avere anch'io quelle ali e di farmi portare dal soffio del vento in quel gioco proibito e affascinante. Avevo quattro o cinque anni, allora. Adesso ne ho ottanta.»

L'ingegner Alessandro Marchetti racconta la sua storia senza sospiri. La sua storia è quella stessa dell'Aviazione italiana. Milioni di uomini, in ogni Paese del mondo, ne hanno letto le pagine drammatiche e gloriose, e ricordano i Savoia Marchetti S 55, i leggendari idrovolanti delle crociere di Balbo. La prima traversata del 1930, da Orbetello al Brasile, diecimila chilometri di avventura e di ardimento; la seconda del 1933, da Orbetello a Chicago, ancora più clamorosa e perfezionata. Tutti coloro che hanno giudicato questi raids hanno riconosciuto che soltanto la severissima preparazione tecnica e

morale degli uomini può spiegare il successo di queste imprese, assolutamente eccezionali per quel tempo: ma a nulla sarebbero serviti i lunghi mesi di studi, di allenamenti, e la stessa offerta giovane e generosa dell'esistenza di quei pionieri, se qualcuno non avesse saputo costruire un apparecchio degno di loro. Un apparecchio più veloce, più potente, più resistente di qualsiasi altro: una rivoluzione della tecnica, un prodigioso capolavoro dell'ingegno. Questo era il Savoia Marchetti S 55, il più famoso idrovolante del mondo. Lo ha costruito quest'uomo tranquillo, che racconta la sua storia senza scomporsi, riandando con la memoria a un'infanzia e a una giovinezza così lontane da noi da sembrarci inverosimili.

«In quel tempo», riprende, «l'aviazione non esisteva. Da millenni l'uomo aveva sognato la conquista del cielo ed era rimasto imprigionato alla terra. Ma il nuovo secolo della macchina stava aprendo finalmente sconfinati orizzonti: dopo il mito era nata la scienza, e dopo la scienza la tecnica. Qualche cosa maturava, ormai sempre più in fretta.

«Quando mi iscrissi alla facoltà d'ingegneria di Roma, il mondo parlava già dei primi pionieri dell'aviazione e dei loro ordigni antidiluviani, che talvolta riuscivano persino a sollevarsi per qualche metro. Al Circolo dei Nobili si festeggiavano queste imprese come oggi si potrebbe festeggiare uno

# Nessuno dormì quella notte quando gli atlantici passarono l'oceano

sbarco sulla Luna: principi e *viveurs*, letterati e belle donne dimenticavano persino i pettegolezzi mondani commentando le gazzette che raccontavano di Voisin e dei fratelli Wright. Fu appunto il Circolo dei Nobili che invitò uno dei Wright in Italia, per una dimostrazione di volo: ricordo che fu nell'estate del 1909, e quel giorno compresi che avrei potuto vivere soltanto per volare e per costruire aeroplani.

Il viaggio a Roma di Wright segnò una data fondamentale, nella storia della nostra aviazione. Per la prima volta decine di migliaia di uomini, di donne, di vecchi, di bambini, arrivati da ogni parte d'Italia, videro una macchina alata che si staccava da terra: era il famoso biplano di legno e di tela che portava un motore da 25 cavalli (il motore di una *Fiat Seicento*, oggi, ne ha 29) e che avrebbe consentito ai primi appassionati di misurarsi con l'aria. Wright rap-

presentava inoltre, di fatto, l'unica autorità in grado di conferire un brevetto di pilota.

«Una situazione veramente divertente», racconta l'ingegner Marchetti, «perché Wright aveva una dannata paura di volare. Mi si chiederà perché volava, allora: non sono mai riuscito a capirlo. Era un uomo piccolo e nervoso, che viveva di stenti riparando biciclette con il fratello. Mi diceva che aveva cominciato a interessarsi dell'aria perché i nipotini gli facevano costruire degli aquiloni, ma anche questo non spiega tutti i sacrifici che affrontò per riuscire a far volare il suo biplano, in quel fatidico 1903. Quando venne a Roma aveva infatti già sei anni di esperienze, possedeva una macchina in grado di volare, quando fosse stata riparata dai danni che riportava regolarmente in ogni atterraggio, ed era giusto, pertanto, che fosse lui a brevettare il primo dei nostri piloti, Calderara. Calderara, a sua volta, avrebbe brevettato Savoia. Da Calderara e Savoia sono derivati tutti gli altri, io fra questi, qualche anno dopo.

«Debbo confessare una cosa, però: anch'io, come Wright, avevo una maledetta paura, anche se passavo le mie giornate a Centocelle intorno a quell'aeroplano, dimenticandomi persino dei cavalli, che sono stati la passione di tutta la mia vita. Volevo volare, a tutti i costi: ma per quel poco che potevo vedere, mi ero fatto l'idea che l'aeroplano fosse un mezzo troppo veloce per garantire una certa sicurezza. Quando atterrava, infatti, il contatto col suolo era sempre una rovina: e questo senza contare il pericolo delle virate, che si traducevano quasi sempre in spaventose scivolate d'ala. Oggi è facile capire il perché: gli aerei di quei tempi avevano una grandissima superficie orizzontale, rappresentata dalle ali e dai timoni, ma sui fianchi, verticalmente, erano del tutto vuoti, c'erano soltanto dei leggeri bastoni di legno e dei fili. Mancavano cioè, come si direbbe oggi, le superfici di chiglia: ragione per cui, quando l'apparecchio, virando, inclinava un fianco verso terra, il peso aveva il sopravvento con estrema facilità e veniva giù tutto. Avevo visto morire Saliotti, povero amico mio, in quella maniera, sfracellato in un istante mentre stava atterrando con un *Farman*.

«Così, avevo deciso di volare, ma solo quando avessi potuto costruire un aeroplano per conto mio, con tutti gli accorgimenti necessari per non finire in quel modo. Per molti mesi studiai e ristudiai un mio progetto, che doveva accoppiare certi pregi del velivolo di Voisin con altri del biplano di Farman. Per quanto a malincuore, mio padre acconsentì a finanziare il mio progetto e un giorno, con molte speranze e i piani del mio appa-

recchio sotto il braccio, entrai nella bottega di un falegname che conoscevo perché ci aggiustava le persiane della villa. Gli lasciai dei soldi per comperare lo *spruce*, un legno di abete americano particolarmente indicato al caso mio, perché non aveva nodi; e quindi mi misi in cerca di un motore adatto. Questo era un problema assai più difficile da risolvere perché nessuno, se non qualche matto inventore, costruiva motori per aeroplano. Tuttavia, un mio amico che aveva delle conoscenze in Germania si interessò per procurarmi un motore sperimentale che era stato costruito dalla *Argus* e che poteva servire allo scopo. E finalmente anche il motore arrivò.»

Occorsero tredici mesi per mettere insieme questa incredibile somma di legno, di ferro, di tela e di entusiasmo a cui il giovane ingegnere romano aveva già dato il nome di *Chimera*: era un biplano che pesava in tutto quattrocento chilogrammi, leggerissimo cioè, e quindi in grado di volare senza eccessivi pericoli in una giornata priva di vento, a quell'andatura ridotta che il costruttore si era prefissa.

«Lo smontai, lo misi su un camion e lo portai a Centocelle. Adesso avevo l'apparecchio e, sulla carta, tutto lasciava sperare che volasse: il problema, per me, era appunto quello di farlo volare, e non era una cosa da poco.»

E passato più di mezzo secolo, da quei giorni, ma l'ingegnere si diverte ancora adesso, al ricordo. «Vede», riprende ammiccando, «era come se mi avessero regalato un leone. Un bellissimo regalo, d'accordo. Ma io sapevo qualche cosa sui cani e sui cavalli, non sapevo assolutamente niente sui leoni. La mia prima decisione, pertanto, fu quella di andare in giro per il campo, rollando sull'erba. Il motore girava a meraviglia e tutto il velivolo, traballando, correva su e giù, mentre io prendevo confidenza con i comandi. A staccarmi da terra, per un po' di tempo, non ci pensavo neanche. Con molta prudenza, ogni giorno aumentando di qualche poco la velocità, diventai un abilissimo pilota terrestre. Me ne stavo appollaiato allo scoperto, in cima alla carlinga: mentre correvo vedevo le ruote e l'erba che scappava sotto di me, ed era veramente divertente. Ormai andavo a cinquanta, anche a sessanta chilometri l'ora: finché, un giorno che avevo spinto il motore un po' più del solito, guardai sotto e vidi le ruote ferme: erano ferme perché stavo volando, a venti centimetri da terra ma stavo volando, e non me n'ero nemmeno accorto. Fu un'emozione indimenticabile, qualche cosa di meraviglioso. Da quel momento, ogni giorno, mi lanciavo sempre di più.



Un ricordo della trasvolata del 1930:

Decollavo regolarmente, sollevandomi di dieci, anche di venti metri da terra, e percorrevo così quasi tutta la lunghezza del campo. Allora, delicatamente, scendevo a terra, giravo l'apparecchio e tornavo indietro. Sul campo, tutte le settimane, arrivava un reggimento di dragoni a cavallo per prepararsi alla rivista della domenica: ricordo l'impressione che provai sorvolando da pochi metri quel mare di elmetti, di sciabole e di criniere, e planando subito dopo senza alcun danno. Volare non era mai stato così eccitante come quella volta.»

Ma i guai del giovane ingegnere, che per il momento svolgeva felice sul campo di Centocelle, dovevano ancora cominciare. Fino ad allora, infatti, tutta la sua abilità di pilota si limitava al decollo e all'atterraggio, dopo un percorso più o meno lungo ma sempre in linea retta. Era tempo, adesso, di salire più in alto, di girare qua



L'ingegner Marchetti col modellino dell'S 55, l'idrovolante delle due crociere atlantiche di Italo Balbo.



un S 55 con un gruppo di tecnici e di aviatori. Balbo era così affezionato a questo apparecchio che spesso ci dormiva e dava dei pranzi sulle grandi ali.

e là, a piacimento: di raggiungere una manovra indipendente, in una parola. « Mi ero già posto molte volte questo problema », riprende l'ingegnere, « ma debbo confessare che ogni volta avevo avuto paura. Sbagliare la virata poteva significare scivolare d'ala e precipitare, come Saliotti: non me la sentivo. Fu in quei giorni che scoprii l'importanza del nastro. »

Viene da sorridere, oggi, a ricordare gli espedienti a cui ricorrevano i pionieri: espedienti tuttavia, come il nastro, veramente ingegnosi e sicuri. Il problema era quello di poter valutare l'inclinazione delle ali, in modo da non piegarsi troppo verso terra: per risolverlo, quei primi piloti fissavano due paletti di legno proprio davanti al posto di guida, a distanza di circa due metri uno dall'altro. Fra i paletti distendevano un nastro di lana, abbastanza allentato per assumere una certa curvatura. Quando l'apparecchio volava

perfettamente orizzontale, il nastro si tendeva verso il pilota, per effetto della corsa e del vento. Quando le ali si piegavano verso terra, la curva del nastro scivolava da quella parte, dando l'allarme.

« Tanto per stare nel sicuro », continua l'ingegner Marchetti, « io avevo piazzato un lungo nastro davanti a me e lo fissavo continuamente. La paura di cadere mi aveva fatto diventare abilissimo nel tenere il mio apparecchio sempre orizzontale: tanto abile che un giorno pensai di poter riuscire a svoltare servendomi del solo timone, senza inclinarsi. Mi sembrava, in quel momento, che gli aeroplani fossero come le barche e che, andando adagio adagio, fosse tutto risolto. Così, deciso alla grande prova, mi alzai un po' più del solito e cominciai a tirare il timone. Sul momento non accadde niente. Allora tirai ancora un po', aumentando la velocità: e intanto fissavo sem-

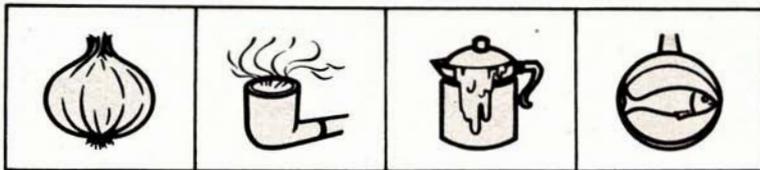
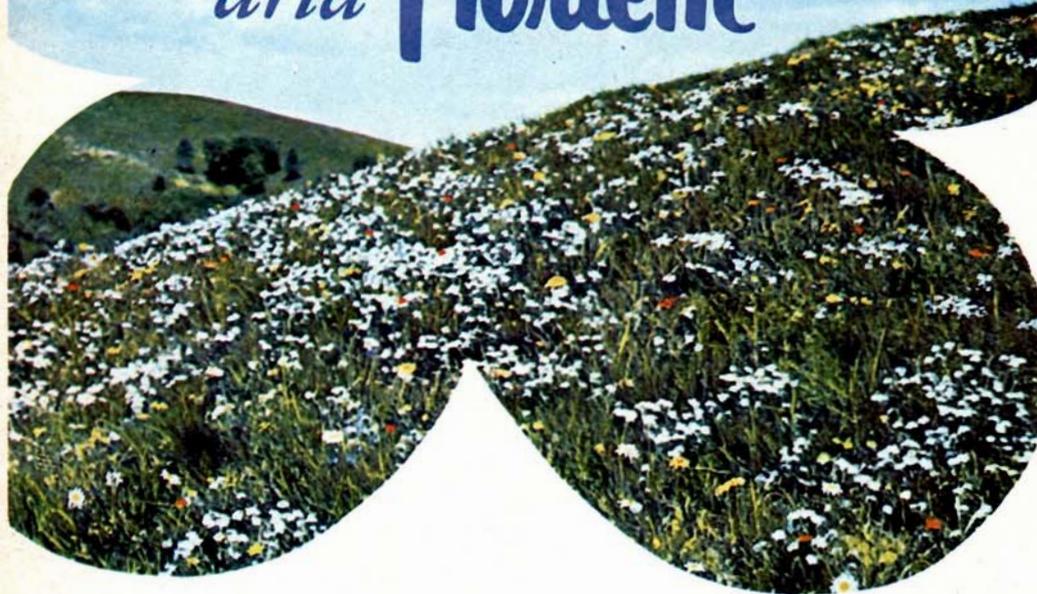


Un gruppo di piloti della famosa « Squadriglia alta velocità », vincitrice della Coppa Schneider. Il terzo da sinistra, in piedi, è l'ingegner Marchetti, che ha accanto Italo Balbo, comandante della squadriglia, e D'Annunzio.

## I SUOI IDROVOLANTI NON SONO PIÙ AMMARATI

(continuazione)

aria nuova...  
aria pura...  
aria Florient



### contro tutti i cattivi odori,

l'aria viziata, l'atmosfera pesante degli ambienti chiusi... subito uno spruzzo di FLORIENT! Vi dà la sensazione di vivere all'aperto, in un'aria che sa di prati in fiore.

nuovo deodorante

# Florient

potete scegliere  
tra questi  
freschi profumi:

FIORI AMARI  
LAVANDA  
FIOR DI MELO  
FIORI DI PRATO



FIORI AMARI LAVANDA FIORI DI MELO FIORI DI PRATO

È UN PRODOTTO PALMOLIVE GARANZIA DI QUALITÀ

pre il nastro. Quando guardai ancora sotto di me, mi vennero i brividi. Il campo di Centocelle non si vedeva più. Stavo volando, a più di duecento metri da terra, sulle colline vicine a Roma, su una macchina infernale che io riuscivo soltanto a tenere dritta e che sarebbe andata avanti così, chissà dove, fino alla catastrofe. Quella macchina non sapeva svoltare, il timone non serviva a niente, ormai ero un uomo finito.

« Passai rombando sopra la via Prenestina e riuscii a vedere dei contadini che saltavano dalla bicicletta dandosi alla fuga, terrorizzati, in mezzo ai campi: era un pessimo auspicio per me che avrei dato l'anima al diavolo pur di cambiarmi con loro, in quel momento. I pensieri si inseguivano, martellando nel mio cervello tutti insieme, fra lunghi vuoti angosciosi nei quali non pensavo assolutamente niente. Mi accorsi che ormai era già tardi per tentare un atterraggio di fortuna: alla mia quota c'era ancora un po' di luce, ma giù era tutto buio, tutto confuso. Del resto, fra poco sarebbe finita anche la benzina: non avevo fatto alcuna scorta speciale, convinto di girare come sempre sopra il mio campo. Guardai ancora giù, con gli occhi sbarrati. Immagini di prendere un gatto per il collo e di tenerlo fuori dalla finestra del quinto piano, con le zampe stecchite e le unghie protese inutilmente nel vuoto: ecco, in quel momento io dovevo essere ancora meno dignitoso di quel gatto, mi sentivo veramente la trappola della morte sotto i piedi.

« Proprio in quel momento, invece, accadde l'incredibile: sulla mia sinistra, improvvisamente, riapparve il campo di Centocelle, diventava sempre più vicino, era la salvezza. Forzai il motore e pensai che avevo percorso una enorme circonferenza, del tutto regolarmente anche se non me ne ero accorto: e difatti ero tornato sul campo, esattamente dalla parte opposta. Adesso si trattava di scendere, e questo doveva essere facile, l'avevo fatto tante volte. Purtroppo, la grande paura non era ancora finita: avevo appena tirato il fiato rivedendo il campo, che subito mi si parò contro l'hangar: ancora trecento metri così e ci sarei finito dentro, era inevitabile. Fu allora che per istinto, non so neppure come, inclina il mio apparecchio senza guardare più al nastro di lana: fu una virata piena, sicura, stupenda. Non avevo mai sentito le mie ali così piantate nell'aria come in quel momento. Passai lontano dall'hangar, presi terra senza una scossa. Ormai non ci si vedeva quasi più, ma era stato troppo bello per aspettare la luce del giorno

dopo. Riempii il serbatoio di benzina e tornai su, svoltando e risvoltando per un'ora. Avevo vinto la mia battaglia, non avevo più paura di niente. »

La straordinaria carriera di Alessandro Marchetti è cominciata quella sera, con quello spavento, con quell'entusiasmo. Marchetti ha firmato cinquanta progetti di aeroplani, da quella fragile *Chimera* di mezzo secolo fa al colossale S.M. 95, il quadrimotore che ancora per diversi anni dopo la fine della seconda guerra mondiale ha portato merci e passeggeri dell'Alitalia sulla rotta Roma-Caracas. Fra quel primo e quest'ultimo aeroplano c'è tutta una vita e ci sono 51 record mondiali conquistati dagli aviatori italiani sugli apparecchi che sono usciti dalle mani di questo vecchio signore, così nobile e così fiero da non cedere neppure per un attimo, neppure in una sfumatura, alla tentazione dei rimpianti.

### PROGETTÒ UN ELICOTTERO PER LA MARINA

La guerra di Libia e la stessa guerra del '15 non rappresentarono un'affermazione definitiva dell'aviazione come arma, nonostante il coraggio leggendario dei primi combattenti del cielo: l'aereo, anche se aveva dato prove impressionanti come quella del volo su Vienna, era appena accettato dagli strateghi come mezzo ausiliario di ricognizione, con qualche maggiore interesse per un più preciso e rapido impiego dell'artiglieria. Anche Alessandro Marchetti, infatti, fu arruolato nel corpo dei dirigibilisti, nelle squadriglie speciali della cosiddetta Aviazione d'artiglieria. « Mettevo gli aerei sui camion », racconta, « e li portavo fino alla zona di combattimento. Lì, da un campo più o meno adattato per decollare, ci spingevamo sull'obiettivo segnalando le correzioni di tiro agli uomini dei cannoni. Ci facevamo capire sparando razzi di diverso colore: la radio non c'era ancora, in quel tempo. »

Tuttavia, proprio quei primi tentativi compiuti nella fase finale della guerra aprirono la strada all'aviazione, le cui eccezionali prospettive di prestigio e di potenza erano state intuite da Mussolini. Alessandro Marchetti, per quanto qualificato dirigibilista, non aveva affatto perduto la voglia di costruire aeroplani. Un suo caccia, l'MVT, costruito nel 1917, aveva già raggiunto la spettacolosa velocità di 278 chilometri orari, almeno 50 di più dei velocissimi SVA del volo su Vienna e degli stessi SPA francesi. Subito dopo, Marchetti si era messo a studiare un elicottero per la

segue

# caffè BOUR BON

**primo**

CHE MISCELA DI CAFFÈ CHE MISCELA DI CAFFÈ  
CHE MISCELA



s.c. mercantile 6.63



*e'*  
un solo

## Biscotto al Plasmon

**MAMME**, perchè il Biscotto al Plasmon è tanto apprezzato e, per le sue qualità, nettamente preferito da molti milioni di consumatori?

Perchè, è il solo Biscotto, in commercio, integrato con Plasmon puro.

È un'autentica miniera di:

**proteine animali e vegetali**  
**sali minerali e vitamine naturali**

**MAMME**, ecco perchè dovete preferire i biscotti al Plasmon; sono anche squisiti, molto nutrienti, di facile digeribilità e costituiscono un alimento veramente prezioso per i piccoli, per gli adulti delicati di stomaco, e per tutte le persone in età che necessitano di una alimentazione leggera ma nutriente.

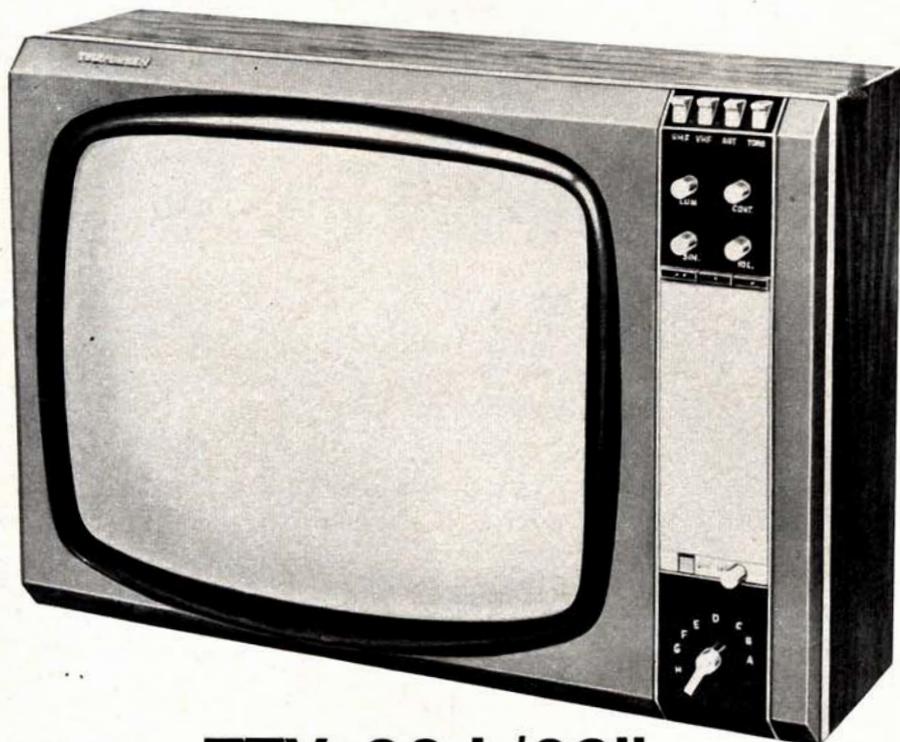
*alimenti al*  
**PLASMON**



98-53-B

# NOVITÀ TELEFUNKEN

il televisore a  
**SPEGNIMENTO  
AUTOMATICO**



## TTV 36 L/23"

oltre ai più moderni automatismi, questo sorprendente apparecchio ha una praticissima innovazione: a fine trasmissione si spegne da sé.

Cinescopio a 23 pollici "bonded" a luce fisiologica che riposa la vista.

**TELEVISORI TELEFUNKEN**  
la più grande varietà  
di modelli  
da L. 119.900 in su



Apparecchi radio a valvole e a transistors  
da L. 12.900 in su

La TELEFUNKEN è fra le cinque grandi Marche del settore Radio-Televisivo che hanno promosso il recente adeguamento dei costi e delle qualità al MEC (Mercato Comune Europeo) e la conseguente

**GRANDE RIDUZIONE DEI PREZZI**

# TELEFUNKEN

## I SUOI IDROVOLANTI NON SONO PIÙ AMMARATI

(continuazione)

Marina, brevettando un dispositivo che venne in seguito adottato in tutto il mondo.

« La Marina ebbe un'importanza decisiva nell'avvenire della nostra aviazione », racconta l'ingegner Marchetti. « Il nostro primo pilota, Calderara, era del resto un ufficiale della Marina. Molte difficoltà, che la nascente arma del cielo stava affrontando, vennero risolte proprio dagli uomini del mare. » Questa presenza della Marina, nelle origini dell'aviazione italiana, ha una sua storia segreta.

### L' «SM 55» CONQUISTÒ IL MONDO

Fra la prima e la seconda guerra mondiale, si dice, l'Italia commise l'errore di credere nel futuro degli idrovolanti. Centinaia di miliardi vennero profusi per costruire degli idroscali (Milano è un esempio, fra molti), nella convinzione che la pista d'acqua fosse migliore di quella di terra. Oggi, che è passato tanto tempo, possiamo riconoscere in quell'indirizzo della politica aeronautica molti sentimenti, accanto alle ragioni tecniche più o meno valide: erano i sentimenti dei pionieri della Marina che avevano creduto nell'aviazione, che ne avevano guidato i primi passi e che a un certo punto, quando tutto ciò che era del cielo fu dato al Ministero dell'Aeronautica, si erano sentiti tagliati fuori e avevano cercato in tutti i modi di non perdere del tutto quella che consideravano una loro creatura.

Fu appunto una delle più illustri personalità della Marina che consigliò ad Alessandro Marchetti di rilevare una piccola fabbrica, che costruiva idrovolanti su concessione francese. Si chiamava *La Savoia* e stava andando in fallimento: non c'era tempo da perdere. Marchetti si gettò nell'impresa. *La Savoia* era soltanto una segheria, e abbastanza antiquata: aveva una cinquantina di operai e molti debiti. Ottenuto un prestito e tamponata la crisi, Marchetti fondò una nuova società, la *SIAI* (Società Italiana Aeroplani Idrovolanti), e cominciò a studiare un nuovo tipo di anfibia, l'*SM 56*. *SM* voleva dire *SIAI-Marchetti*; ma tutti dicevano *Savoia Marchetti*, alcuni ricordando la segheria, i più credendo che in quel binomio fosse inteso un omaggio alla monarchia. Subito dopo nacque l'*SM 55*, l'idrovolante della traversata di Balbo: una macchina e un'impresa che conquistarono il mondo. (Una delle più grandi strade di Chicago porta tuttora il nome di Italo Balbo. Nell'immediato dopoguerra un'alta personalità italiana,

in visita negli Stati Uniti, se ne accorse e con molto zelo protestò presso il sindaco di quella città, perché togliesse quel nome. « Mi dimostri che la traversata l'ha fatta lei », rispose placidamente l'americano, che aveva appena finito di bombardare il nostro Paese, « e io metterò il nome suo a quella strada, al posto di quello che c'è ».)

« Furono i giorni più belli della mia vita », racconta l'ingegner Marchetti. « Ricordo ancora quella notte, la notte in cui arrivarono trionfalmente sull'altra sponda dell'oceano. Nessuno dormiva, qui. Ingegneri, operai, uomini, donne, ragazzi, eravamo tutti davanti all'ufficio della posta, in contatto continuo col Ministero. Avevamo vissuto per quasi due anni una preparazione spinta fino all'estremo limite della serietà e del sacrificio. I nostri azzurri avevano vinto, e avevamo vinto anche noi con loro, tutti noi. »

L'ingegnere tace, indugiando con lo sguardo su un piccolo cassettone barocco. « Sa », riprende vivacemente, « che faccio dello sci d'acqua? È facilissimo, molto più facile che sciare sulla neve. Una volta avevo anche molti cavalli. Ne ho tenuto uno solo, il cavallo più scandaloso e simpatico del mondo. Si chiama *Libertino*. E qui, vuol vederlo? Facciamo delle lunghe passeggiate nella brughiera, al mattino. Fino a qualche anno fa andavamo a cacciare la volpe. È l'ideale, qui intorno. »

Oggi la *SIAI-Marchetti* ha 1400 operai, in tre stabilimenti: uno a Sesto Calende, uno a Vergiate, uno a Borgomanero. Esegono accuratamente certi progetti delle Ferrovie; dei vagoni, di solito. È restata una piccola sezione aerea, che provvede alla riparazione dei velivoli americani di stanza in Italia. I capannoni, dove un tempo oltre dodicimila operai, lavorando con disperato coraggio, mettevano insieme un bombardiere pesante *S 72* ogni ventiquattro ore, sono quasi vuoti. Dei quattro soci che fondarono la *SIAI*, tre sono morti. È rimasto soltanto Alessandro Marchetti. Ha ancora un ufficio, ma non ci va quasi mai. Vi ha lasciato i modellini dei suoi aeroplani, dei suoi favolosi idrovolanti che volano ancora in quel ricordo, in quel silenzio, per non ammarare mai più.

Qualcuno degli operai lo vede ancora qualche volta, al mattino presto, accanto ai capannoni della sua fabbrica. Un vecchio gentiluomo e un cavallo, si fermano un attimo e vanno via adagio, sull'erba soffice di rugiada. Altissimi, sulle Alpi, passano i reattori di linea, segnano lunghe strisce di gesso sulla lavagna grigia del cielo.

Giuseppe Grazzini