

EPOCA

OTTO MESI DI PASSIONE

Vi riveliamo i segreti della fantastica regata intorno al mondo cui Erik Pascoli si appresta a prendere parte sotto il patrocinio di "Epoca".

Servizio di Livio Caputo - Fotografie di Giorgio Lotti





Sulla rotta dei leggendari Clipper



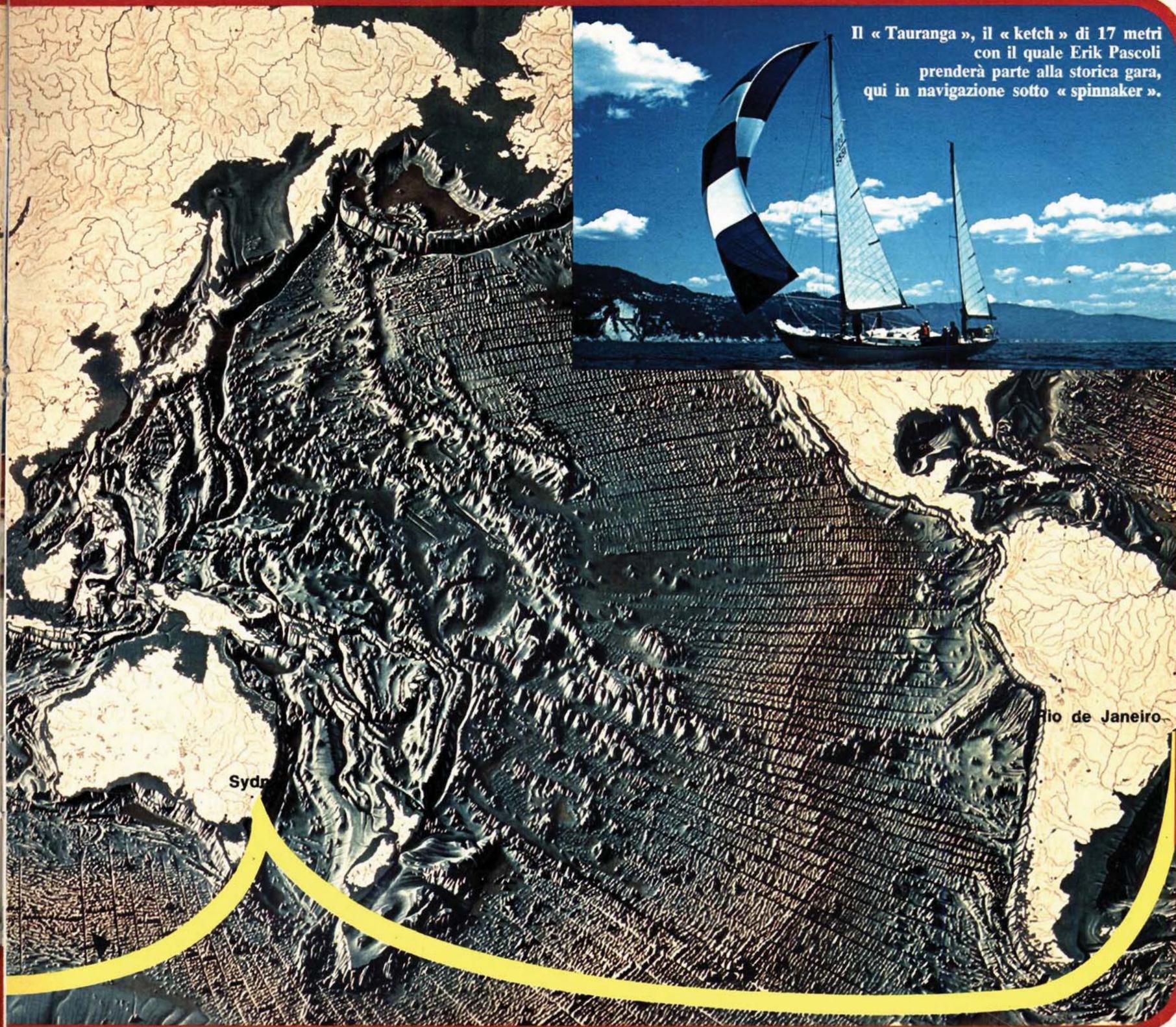
L'8 settembre partirà da Portsmouth, in Gran Bretagna, la prima regata velica intorno al mondo. Come ormai sapete Erik Pascoli, forse il più esperto ed ardito dei navigatori oceanici italiani, vi prenderà parte per conto di *Epoca* al comando del *Tauranga*, uno *Swan 55* messo a sua disposizione dall'industriale napoletano Gennaro De Flammineis. La gara si articola in quattro tappe: da Portsmouth a Città del Capo, da Città del Capo a Sydney, da Sydney a Rio de Janeiro, e da Rio de Janeiro a Portsmouth. Se si potesse tracciare la rotta col righello, sarebbero circa 50 mila chilometri. Ma tenuto conto della possibilità di incontrare venti contrari e della necessità di modificare di tanto in

tanto il percorso per cercare un po' di brezza o evitare una tempesta, la distanza si allungherà almeno del 10 per cento. I 22 concorrenti rimarranno in mare circa otto mesi, con sole tre pause di una decina di giorni ciascuna, e non rivedranno le coste inglesi prima dell'aprile del 1974.

Basta guardare la carta per rendersi conto che il percorso prescelto è l'unico possibile se non si vuole passare dal canale di Panama, che con le sue chiuse avrebbe falsato tutto lo spirito della competizione. Bisognava solo decidere se effettuarlo da Ovest a Est, o da Est a Ovest. I primi viaggi a vela intorno al mondo, ad opera di Ferdinando Magellano e Francis Drake, vennero compiuti da Est a Ovest, e cioè in

senso inverso a quello della regata. Ma furono proprio le esperienze negative di questi grandi esploratori, che si trovarono spessissimo a navigare in condizioni proibitive, a indurre già nel Settecento gli armatori a fare girare le loro navi nella direzione opposta, per approfittare dei venti e delle correnti dominanti nell'Emisfero australe. Per quasi due secoli la cosiddetta « rotta dei Capri » sulla quale le navi più veloci erano i *clippers* (il Buona Speranza in Africa, il Leeuwin in Australia, lo Horn nell'America del Sud) fu una delle maggiori arterie del commercio mondiale.

Il primo a fare il giro del mondo da solo, sempre in senso antiorario, fu l'inglese John Slocum nel 1895, che compì l'eccezionale



Il « Tauranga », il « ketch » di 17 metri con il quale Erik Pascoli prenderà parte alla storica gara, qui in navigazione sotto « spinnaker ».

impresa a bordo di una vecchia barca da pesca. Seguì Vito Dumas, il quale affrontò i « Quaranta ruggenti » (i mari del Sud dove l'assenza di ostacoli fra un Oceano e l'altro crea un continuo vortice di venti e di onde) su un *ketch* di neppure dieci metri, con una attrezzatura rudimentale. Negli ultimi anni abbiamo assistito alle prodezze dei Chichester, dei Moitessier, dei Knox-Johnston, dei Blyth. Quest'ultimo, sergente paracadutista dell'esercito britannico, fu l'unico a ritentare l'originario percorso « contro vento »: portò a termine il viaggio, senza un solo scalo, nel fantastico tempo di 292 giorni.

I concorrenti della *Whitbread Round the World Race* avranno enormi vantaggi rispetto ai « soli-

tari »: barche più grandi e meglio attrezzate, equipaggi eccellenti e perfettamente addestrati, una certa assistenza da parte dell'organizzazione. Ma essi non dovranno soltanto arrivare, dovranno anche cercare di arrivare primi: e una delle difficoltà maggiori sarà proprio quella di rimanere in tensione per tante settimane, di giorno e di notte, con il buono e con il cattivo tempo, spingendo sempre le imbarcazioni al limite delle loro possibilità. Il fatto di poter navigare, per buona parte della regata, con andature portanti permetterà di tenere medie più elevate, ma renderà anche più faticoso il compito dei marinai e soprattutto determinerà una spaventosa usura del materiale. In certi punti della competizione, le

barche si troveranno a oltre cinquemila chilometri dal porto più vicino, su rotte oggi assai poco battute dalle navi. Se subiranno un'avaria, gli equipaggi dovranno arrangiarsi a ripararla da soli, con mezzi di fortuna (magari in condizioni atmosferiche spaventose e senza la possibilità di trovare un ridosso) e terminare poi la tappa alla bell'e meglio. Eric Tabarly, vincitore di una « Transatlantica » e di una San Francisco-Tokio in solitario, prevede che, in un caso del genere, la durata di una traversata potrebbe anche raddoppiare. E c'è almeno una situazione che comporta il rischio di un naufragio: la rottura del timone quando, con il mare in tempesta, la barca viene a trovarsi al traverso delle onde. ■

Il percorso della regata tracciato su una mappa dei fondi marini. La corsa si articola in quattro tappe, di lunghezza variabile tra i 10 e i 15 mila chilometri. Ciascuna richiederà da un minimo di sei a un massimo di otto settimane. Le più ardue sono la seconda e la terza, che si svolgeranno nei cosiddetti « Quaranta ruggenti », i mari più difficili del mondo.

I terribili frangenti di Capo Horn



Ciascuna delle quattro tappe in cui la gara è divisa presenta la sua dose di difficoltà e di pericoli. Alla partenza dall'Inghilterra, i concorrenti dovranno subito affrontare l'Atlantico settentrionale, dove all'inizio della stagione autunnale si registrano frequenti e talvolta violente burrasche. Una volta giunti all'altezza delle Canarie, saranno chiamati a decidere se costeggiare l'Africa e puntare direttamente su Città del Capo attraverso il golfo di Guinea, oppure se portarsi più al largo, in direzione del Brasile e poi raggiungere il traguardo navigando in diagonale e passando a sud di Sant'Elena. La prima rotta è più breve, ma può essere interrotta, tra i due Tropici, da ampie zone di bonaccia. La seconda è più lunga, ma consente di approfittare, a partire dal Quarantesimo parallelo, di venti di lasco robusti e regolari. Con ogni probabilità, le imbarcazioni che navigano bene con venti leggeri adotteranno la prima soluzione, quelle che hanno bisogno di venti più forti la seconda.

A Città del Capo, una delle « capitali mondiali » della vela, si arriverà verso la fine di novembre, in piena primavera australe. Ma i concorrenti avranno ben poco tempo per godersi le dolcezze del clima sudafricano. Per i primi arrivati, la sosta sarà di circa due settimane, gli ultimi dovranno accontentarsi di pochi giorni. Ad ogni tappa è necessario rimettere in ordine la barca, pulire la carena, eseguire eventuali riparazioni e rifare la scorta di acqua e di viveri. Ci sarà da lavorare dodici ore al giorno. Alcune imbarcazioni effettueranno anche un cambio, parziale o totale, di equipaggio.

La seconda tappa, tutta nei « Quaranta ruggenti », richiederà circa sei settimane. Anche qui i comandanti potranno scegliere tra una rotta settentrionale, più sicura ma anche più lunga, ed una meridionale, al limite della zona dei ghiacci, dove la curvatura della Terra consente di risparmiare molte miglia ma c'è il rischio di imbattersi in spaventose tempeste. L'ostacolo più duro verrà quasi alla fine: lo stretto di Bass, tra la Tasmania e l'Australia, il cui fondo è costellato dai relitti di decine di navi affondate. Ma chi riuscirà a superarlo riceverà a Sydney una accoglienza trionfale. In

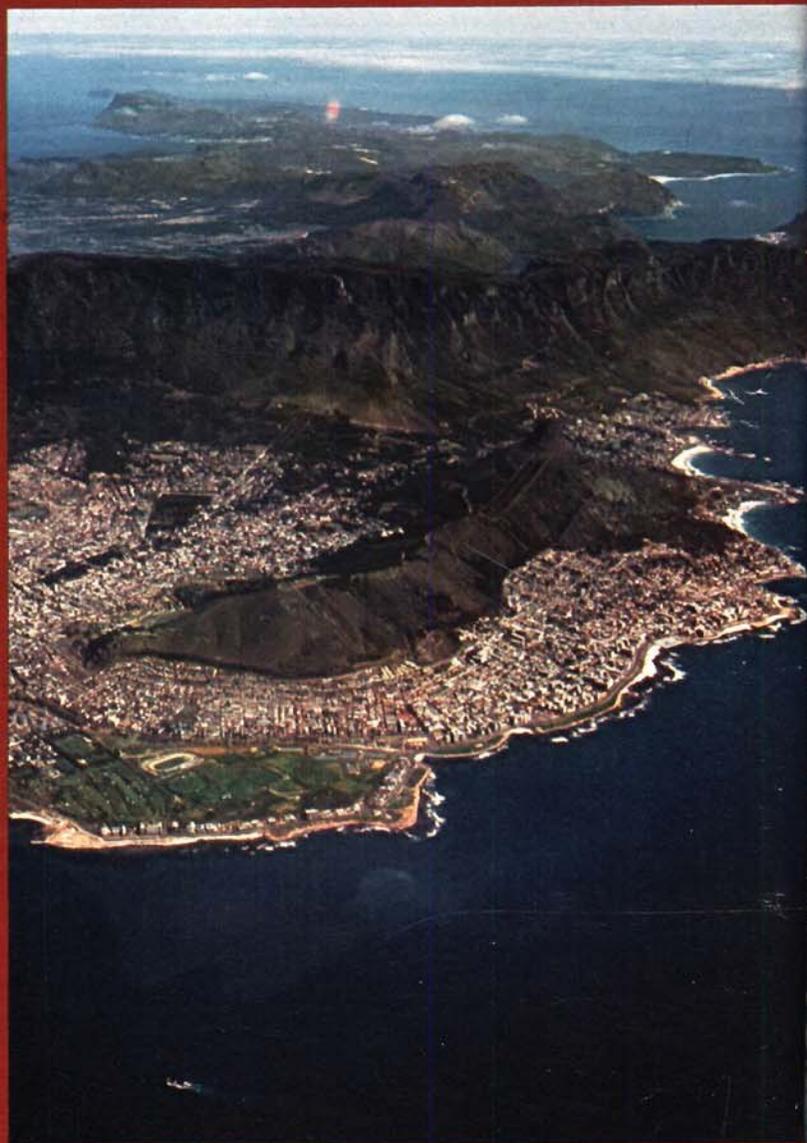
nessun'altra metropoli del mondo la vela è popolare come qui, e migliaia di australiani hanno già annunciato che usciranno incontro agli eroi della *Whitbread* per scortarli nell'ultimo tratto del percorso.

Sydney-Rio de Janeiro, che si disputerà nei mesi di gennaio e di febbraio - corrispondenti a luglio e agosto nel nostro emisfero - è nello stesso tempo la tappa più lunga (15.200 chilometri) e la più pericolosa, perché comporta il passaggio del leggendario Capo Horn. Per la maggior parte dei concorrenti, lo Horn rappresenta una novità assoluta, ma la descrizione che ne hanno fatto i vari Chichester e Moitessier è tale da far tremare anche i più coraggiosi. Durante gli uragani (e le probabilità di doverne affrontare uno sono venti su cento anche nella buona stagione), si alzano onde di dieci-dodici metri, ed alcune sfiorano addirittura i venti. Ma, quel che è peggio, la loro velocità di 20-25 nodi è nettamente superiore a quella delle barche, per cui si possono abbattere su queste ultime in qualsiasi momento, spazzandone il ponte con violenza devastatrice. Il passaggio di Capo Horn, che vediamo al centro di questa pagina in una drammatica fotografia di Walter Bonatti, segnerà dunque il momento culminante della corsa, quello che, per dirla con gli inglesi, « dividerà gli uomini dai ragazzi ».

Dopo questa prova, la Rio de Janeiro-Portsmouth non dovrebbe presentare eccessive difficoltà ambientali, anche se, per la prima volta, i venti prevalenti saranno contrari e l'Atlantico settentrionale in aprile gode di una fama perversa. Ma, dopo sette mesi di mare, molti uomini saranno affaticati, e quindi più inclini a commettere degli errori. Inoltre, se le tappe precedenti non avranno provocato distacchi incolmabili, i cinque o sei equipaggi di testa si impegneranno alla morte per riuscire a strappare il successo finale, rischiando forse anche più di quanto avranno fatto fino a quel momento. A Portsmouth, infatti, li aspetta la gloria: e per uomini dello stampo di questi navigatori, la gloria può anche valere più della pelle. ■



I moli di Portsmouth, dove la regata intorno al mondo prenderà il via l'8 settembre, e dove si concluderà otto mesi dopo, nell'aprile del 1974.

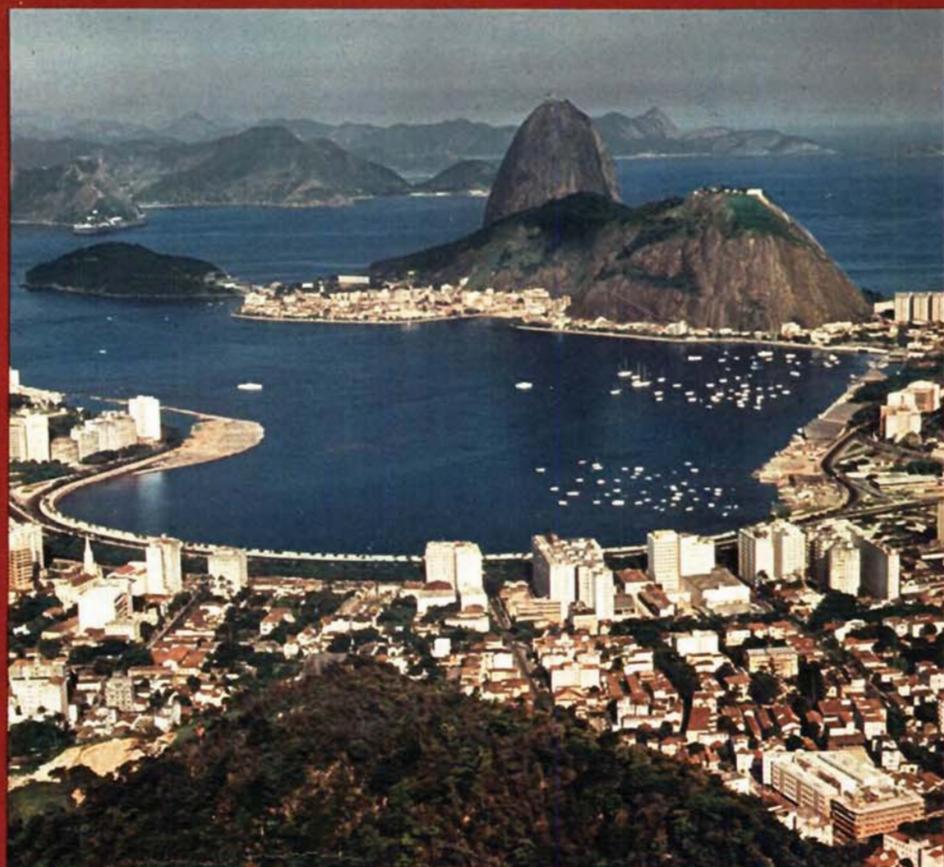


Città del Capo, traguardo della prima tappa. Ogni sosta durerà una decina di giorni che saranno dedicati alle riparazioni e ai rifornimenti.



Capo Horn, il punto più temuto del percorso: qui, le acque del Pacifico e dell'Atlantico si incontrano, formando onde alte 20 metri.

Foto Waller Bonatti



La baia di Sydney, dove i concorrenti arriveranno dopo la traversata dell'Oceano Indiano e dello stretto di Bass.



Rio de Janeiro, l'ultimo scalo. La tappa conclusiva, che si svolgerà in buona parte contro vento, deciderà forse l'esito della competizione.

Come si sceglie la rotta giusta

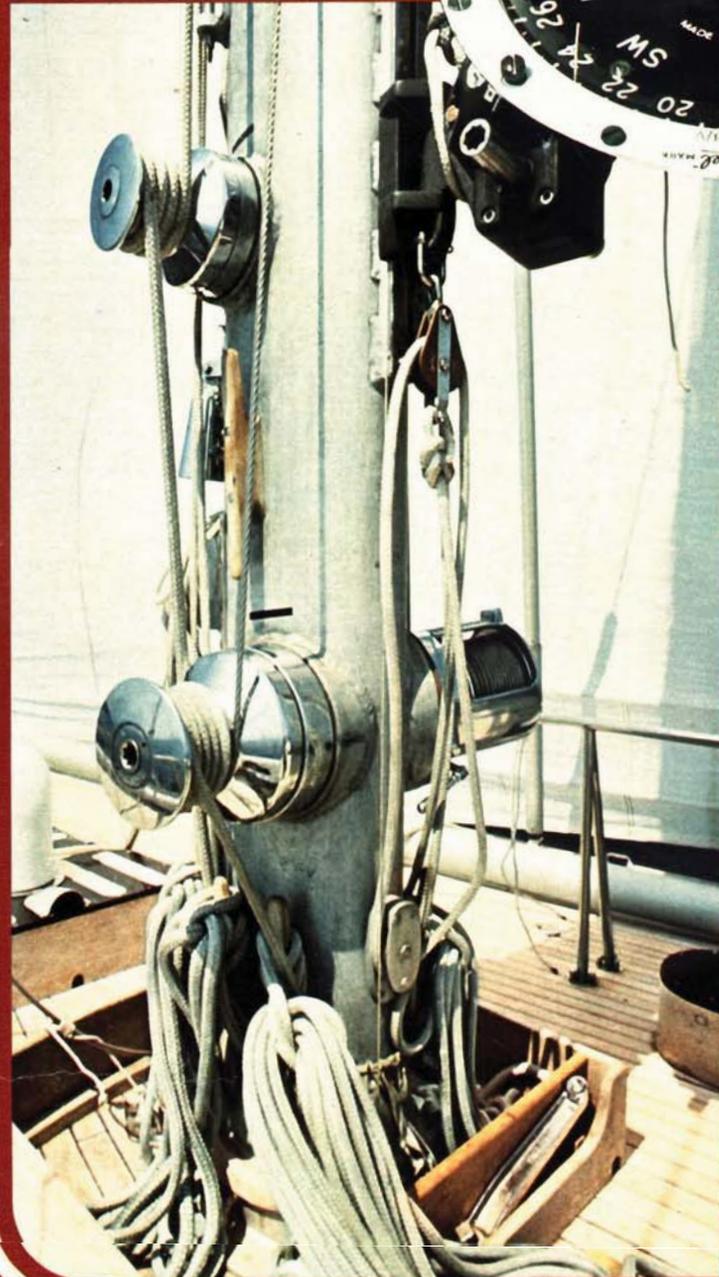


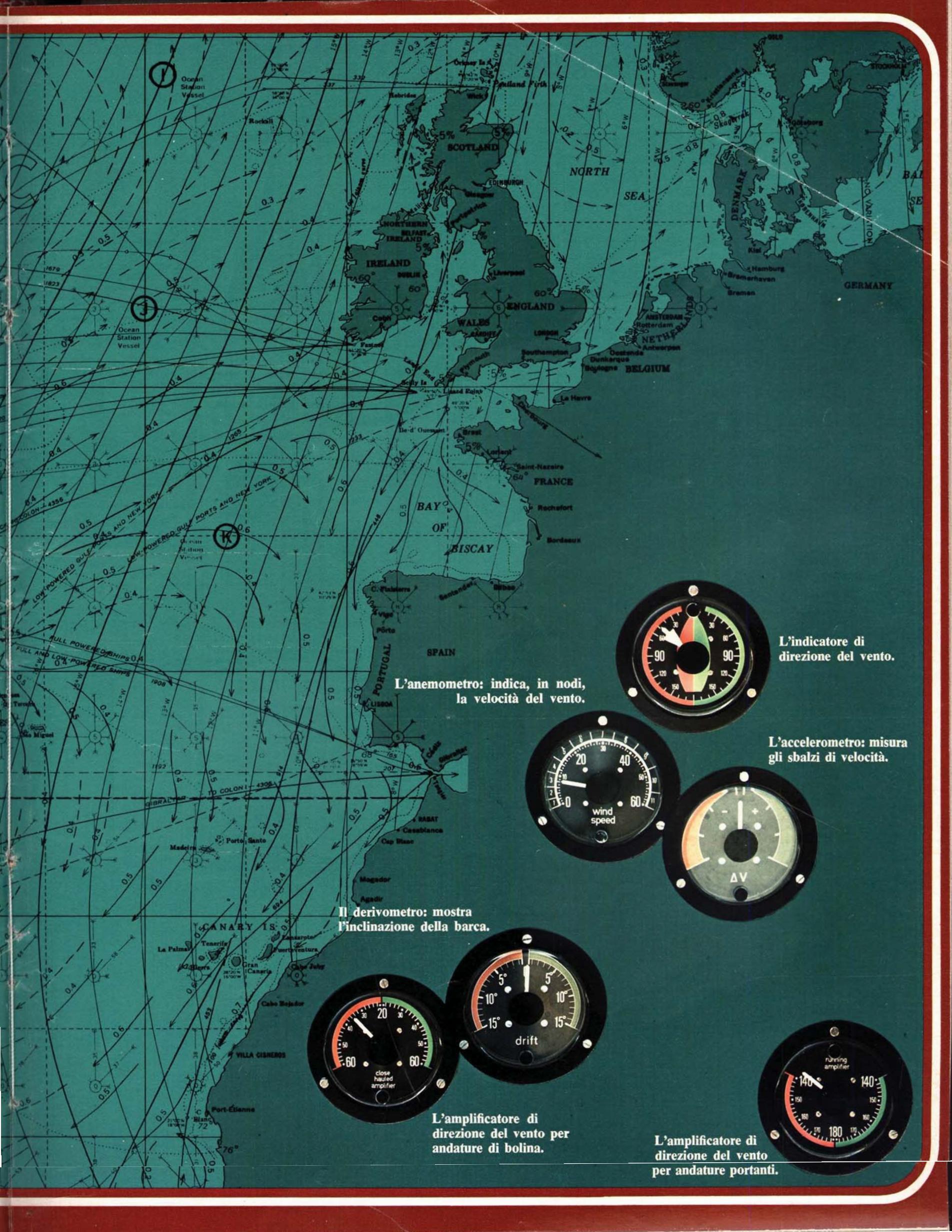
La scelta della rotta avrà, come abbiamo visto, grande importanza agli effetti del risultato finale. Prima di prendere le loro decisioni, gli *skipper* consulteranno le carte nautiche dello U. S. Naval Oceanographic Office, di cui riproduciamo, nella pagina accanto, un particolare. Esse riportano, per ogni mese dell'anno e per tutti i mari del mondo, i dati principali che possono interessare i concorrenti. Le frecce di colore verde indicano le correnti prevalenti nel periodo preso in esame, e il numero che le accompagna precisa la loro velocità media in nodi. Le linee punteggiate di colore blu delimitano le zone di nebbia. Per spiegare come si legge una rosa dei venti, è meglio ricorrere a un esempio. Osserviamo quella che si trova a occidente di Brest, all'imboccatura di quel Golfo di Biscaglia che rappresenterà il primo serio *test* per i concorrenti. La carta ci informa che il vento può venire un po' da tutte le direzioni, ma soprattutto (come indicano le frecce più lunghe) da Ovest e da Sud Ovest; la sua forza, indicata dal numero delle alette, oscilla tra i 3 e 4 della scala Beaufort, cioè tra gli 8 e i 15 nodi. Il 4 che appare nel circoletto centrale indica invece la percentuale di bonaccia. Naturalmente, la carta fornisce soltanto indicazioni di massima, perché le condizioni atmosferiche possono variare moltissimo da un anno all'altro.

Una volta decisa la rotta, bisogna mantenerla scrupolosamente, con l'aiuto degli strumenti elettronici che presentiamo egualmente in questa pagina. Durante la navigazione oceanica, Pascoli pensa di fare il punto una volta al giorno. Nelle fasi di avvicinamento, almeno tre volte, all'alba, a mezzogiorno e al tramonto. Una volta alla settimana, ogni concorrente dovrà segnalare la propria posizione alla più vicina stazione costiera; di tanto in tanto, è possibile che si metta anche in comunicazione con qualche imbarcazione « amica ». Ma, di regola, la radio-trasmittente sarà usata molto poco, perché consuma una gran quantità di energia; inoltre un buon capitano preferisce tenere gli avversari all'oscuro della propria rotta. ■



In alto: Erik Pascoli al tavolo di carteggio del « Tauranga ». A destra: la bussola della imbarcazione e un particolare di una delle carte americane sulle quali i concorrenti stanno preparando la grande regata. Sotto: la base dell'albero maestro del « Tauranga ».





L'indicatore di direzione del vento.



L'accelerometro: misura gli sbalzi di velocità.



Il derivometro: mostra l'inclinazione della barca.



L'amplificatore di direzione del vento per andature di bolina.



L'amplificatore di direzione del vento per andature portanti.



Sempre al massimo delle possibilità

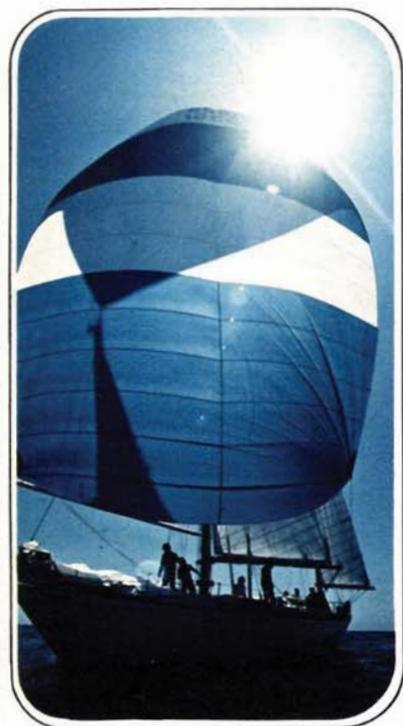
Alla partenza da Portsmouth, il *Tauranga* avrà a bordo ventisei vele, per un valore di una dozzina di milioni di lire. Tra queste ci saranno, naturalmente, numerosi dopponi, perché neppure il modernissimo materiale sintetico, pur tanto più robusto del vecchio cotone, ha una « tenuta » di 50 mila chilometri. Ci saranno poi vele identiche nella forma e nella grandezza, ma di peso diverso. Infine ce ne saranno altre quasi sconosciute al di fuori della cerchia degli specialisti, come la carbonera pesante, usate esclusivamente nelle regate d'altura. In competizione, è buona regola isare sempre tutta la « tela » compatibile con le condizioni del vento e del mare, perché anche su una distanza di oltre 50 mila chilometri due ore perdute per troppa prudenza possono costare un posto in classifica. Nelle pagine accanto abbiamo cercato di illustrare, molto schematicamente, la velatura che Erik Pascoli userà nelle situazioni più comuni che si presenteranno al *Tauranga*. « Diciamo subito », avverte il nostro skipper, « che queste sono le regole fondamentali, che si trovano sui libri. In pratica, si finisce

sempre per modificare qualche cosa, soprattutto in relazione alle condizioni del mare. Per esempio, se il piano d'acqua non è accidentato, si può tenere lo *spinnaker* anche con vento forte. Se invece le onde sono ripide e corte, bisogna ridurre la velatura con molto anticipo per evitare seri danni all'attrezzatura. »

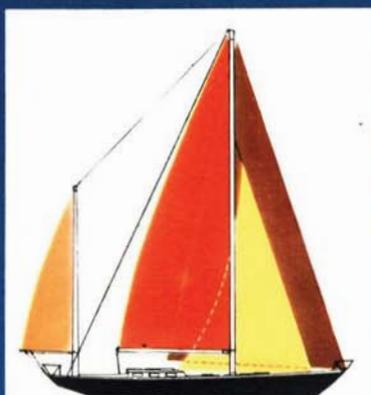
In una giornata di vento variabile, può accadere di cambiare la velatura con la frequenza con cui un'indossatrice si cambia d'abito a una sfilata. La rapidità di queste operazioni ha una influenza enorme sull'esito della regata. La sostituzione di un fiocco con un altro, in condizioni normali, non deve assolutamente richiedere più di due minuti; in condizioni difficili, tre minuti. Ma per ottenere questi tempi, è necessario un lungo allenamento e soprattutto un perfetto sincronismo tra i vari membri dell'equipaggio.

Alla regata intorno al mondo sono ammessi soltanto monoscafi della 1ª classe IOR. Il più piccolo, l'inglese *Matchless*, sarà uno *sloop* di 42 piedi (circa 13 metri). Il più grande, iscritto da Leslie Williams, misurerà 80 piedi (quasi 25 metri). Il *Tauranga*, con i suoi 17 metri, sarà la maggiore delle tre imbarcazioni italiane. Il *Guida* dell'ingegner Falck è lungo m. 13,80, il *Koala* di Doi Malinigi m. 15,20. Dopo lunghe discussioni, gli organizzatori hanno deciso di escludere i poliscafi (trimarani e catamarani), i quali avevano dominato le ultime regate transoceaniche. Questo ha suscitato le proteste di alcuni specialisti, ma in compenso ha reso la competizione più equilibrata. Tuttavia, le barche disegnate appositamente per la *Whitbread*, in cui si è potuto tener conto dei carichi variabili (alla partenza di tappa ogni imbarcazione avrà a bordo da due a quattro tonnellate di acqua e di viveri, che si ridurranno quasi a zero in vista dell'arrivo), appaiono leggermente favorite rispetto alle altre.

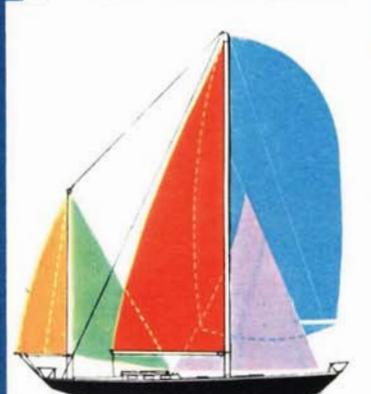
Le barche disporranno anche di un motore, che però avrà l'invertitore piombato e servirà solo a ricaricare le batterie. L'unico caso in cui potrà essere usato sarà quello dell'« uomo in mare ». Ma allora lo skipper dovrà informarne subito la giuria, e questa deciderà, senza appello, se squalificare o no la barca. ■



Lo spinnaker, detto in gergo « spi », è la vela più spettacolare, ma anche la più difficile da manovrare.



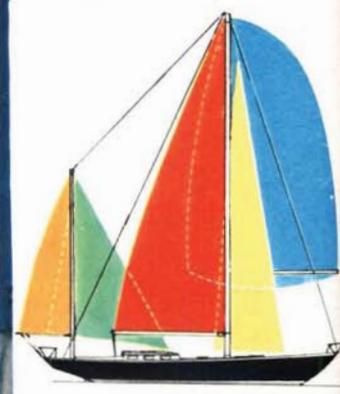
ANDATURA DI BOLINA; VENTO LEGGERO (FORZA 2/3/4). Il « Tauranga » risale il vento con randa (vela rossa), genoa leggero (marrone), mezzana (arancione) e trinchetta genovese (gialla).



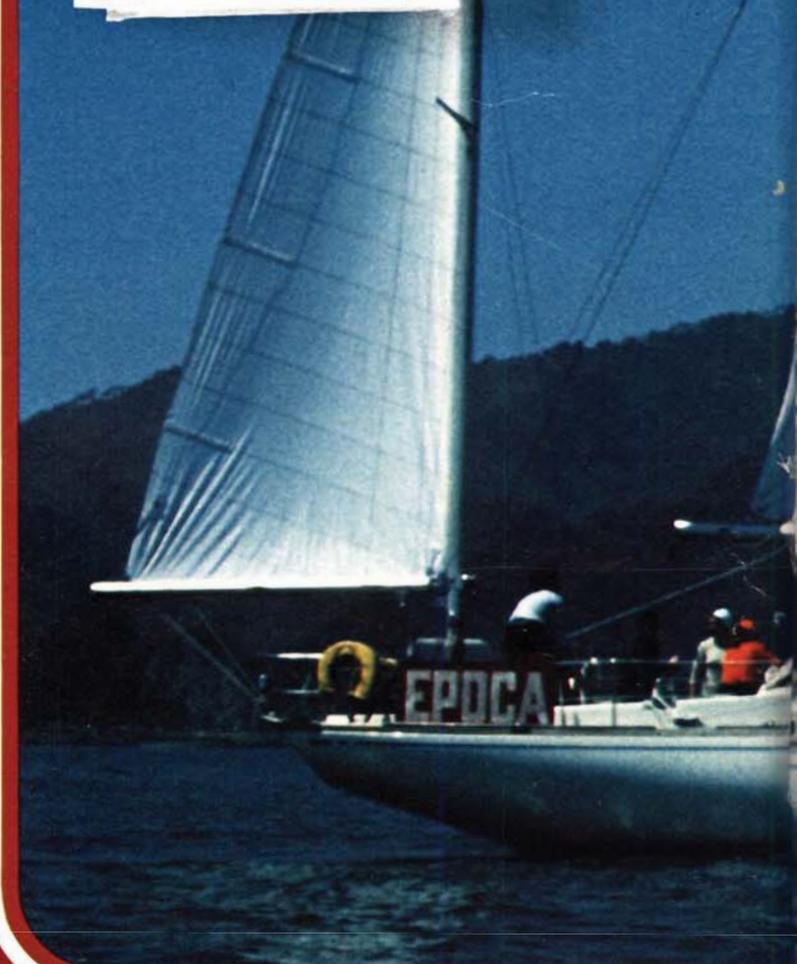
ANDATURA PORTANTE; VENTO LEGGERO (FORZA 2/3/4). Cinque vele: randa (rossa), mezzana (arancione), carbonera (verde), bolero (viola), e il più grande degli spinnaker da 210 m² (azzurro).



ANDATURA DI BOLINA; VENTO MEDIO (FORZA 5/6). Velatura ridotta: lo Yankee 1 (marrone) invece del genoa; la randa (rossa) ha una mano di terzaruoli; una trinchetta più piccola (gialla).



ANDATURA PORTANTE; VENTO MEDIO (FORZA 5/6). Il più robusto starcut (azzurro) sostituisce il grande « spi »; la carbonera (verde) è più pesante e un tallboy (giallo) rimpiazza il bolero.





ANDATURA DI BOLINA; VENTO FORTE (FORZA 7/8). Si naviga con prudenza: la randa (rossa) è stata terzaruolata e il « triangolo avanti » è ridotto a Yankee 2 (marrone) e trinchetta (gialla).



ANDATURA PORTANTE; VENTO FORTE (FORZA 7/8). È stata adottata una soluzione ardita: randa (rossa) molto terzaruolata, ma trinchetta (gialla) immutata e un grande reacher (marrone).



Nessuno dormirà più di tre ore di fila



« L'equipaggio che andrà più d'accordo », ha detto il francese Jack Groult, un veterano delle regate transoceaniche, « avrà in partenza un vantaggio di 500 miglia sugli avversari. » Con questa battuta, Groult ha voluto mettere in risalto la grave incognita della convivenza, per 250 giorni e in uno spazio ristrettissimo, di individui che spesso hanno gusti diversi, scarsa dimestichezza gli uni con gli altri e possono essere soggetti ad improvvisi accessi di ira o di depressione. Gli equipaggi sono composti da un minimo di cinque a un massimo di 14-15 persone; alcuni hanno avuto precedenti esperienze, altri sono stati raccolti per l'occasione; alcuni sono esclusivamente maschili, altri misti. Ma nessuno ha avuto la possibilità di « collaudare » la reciproca tolleranza per un periodo sufficiente a mettersi al riparo da ogni sorpresa. Ciò significa che sulle 22 barche che faranno il giro del mondo, potrà succedere di tutto: sbocceranno amicizie ferree e amori travolgenti, ma divamperanno anche odi tremendi.

Come si svolgerà la vita a bordo? Sul *Tauranga* si imbarcheranno dieci persone: il capitano Erik

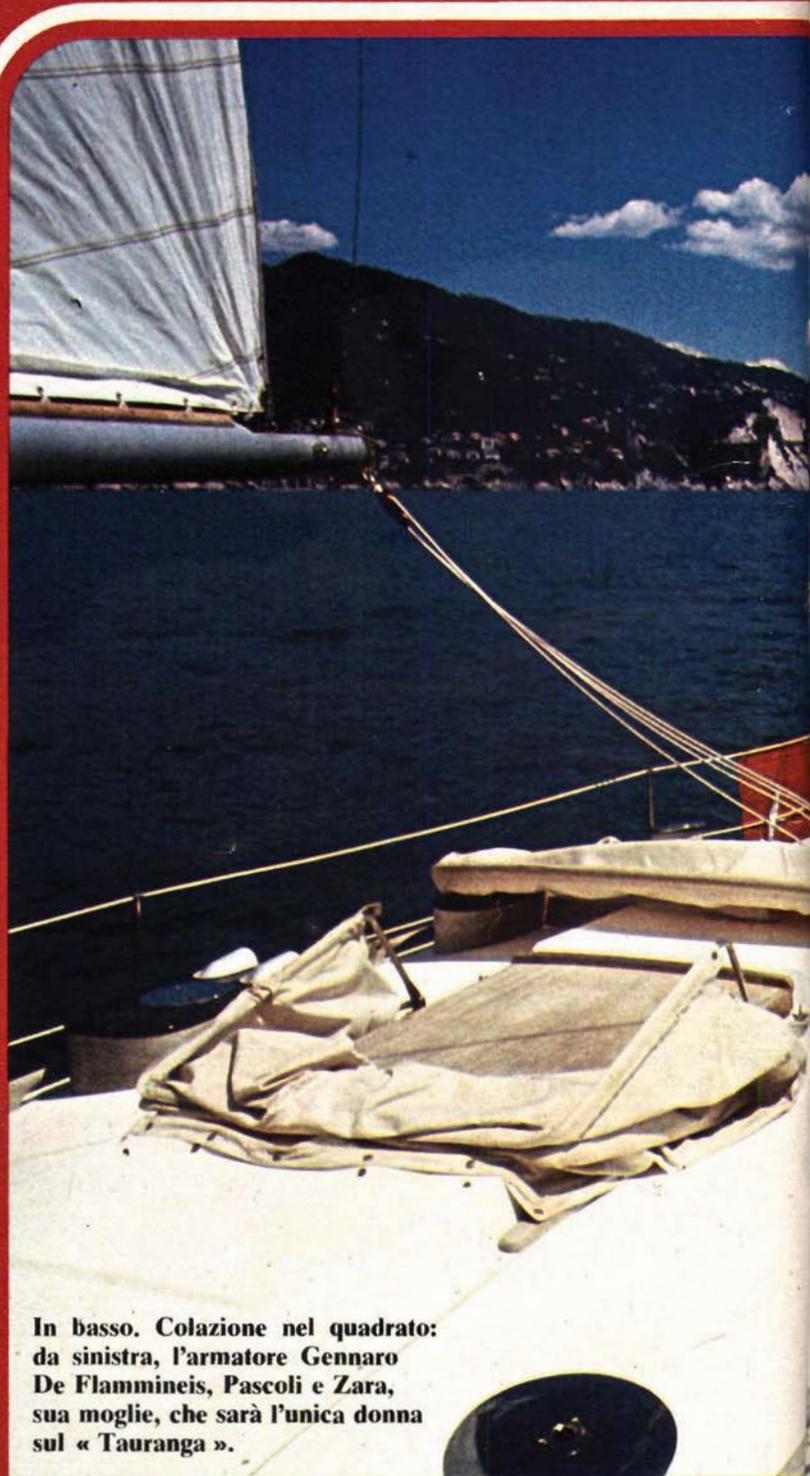
Pascoli, sua moglie Zara (che avrà funzioni di cuoca, di sarta e di *hostess*), il « secondo » Guy Piazzini (uno svizzero espertissimo) e sette « marinai » scelti tra i più abili che offra la piazza. L'equipaggio sarà diviso in due gruppi di quattro persone ciascuno, che si alterneranno alle manovre ogni quattro ore. Questo significa che, per l'intera durata della corsa, nessuno potrà mai dormire, se tutto andrà bene, più di tre ore e mezzo di fila. Ma ci saranno anche dei giorni in cui i membri dell'equipaggio dovranno rimanere tutti in coperta per molte ore di seguito, senza un attimo di riposo. A prima vista, può sembrare un ritmo impossibile: ma dopo qualche giorno l'organismo si adegua.

Per le ore di riposo, ci saranno qualche libro, un impianto stereofonico con una buona scorta di cassette e la radio, indispensabile ad evitare la « sindrome dell'isolamento ». Molta attenzione sarà riservata alla dieta. È stato constatato che numerosi partecipanti ad altre regate transoceaniche hanno perduto molto peso, pur ingerendo una quantità sufficiente di calorie, perché a furia di mangiare le stesse cose non gustavano più il cibo e quindi non lo assimilavano. Per rimediare a questo inconveniente, sul *Tauranga* ci saranno quindici diversi menù caldi e, nei limiti consentiti dai problemi di stivaggio, perfino una certa quantità di verdura e frutta fresche. Il problema più grosso sarà l'acqua: la razione è di due litri al giorno a testa, appena sufficiente per bere, cucinare e lavarsi i denti. Per le altre necessità, bisognerà sperare nell'acqua piovana.

La paura segreta di tutti i partecipanti è di subire un incidente o di ammalarsi così gravemente da avere urgente bisogno di un medico. Tutte le barche avranno a bordo una buona scorta di farmaci, ma se un membro dell'equipaggio dovesse essere operato, diciamo, di appendicite, bisognerebbe evidentemente sbarcarlo. Nei pressi delle coste, si potrà chiamare in aiuto un elicottero. In mezzo all'oceano bisognerà sperare nell'intervento di qualche nave chiamata per radio. Ma un simile « appuntamento » in alto mare, presenta, specie con cattivo tempo, enormi difficoltà. ■



La signora Zara, moglie di Erik Pascoli, è un eccellente marinaio. Durante la gara curerà la cucina, farà da infermiera e « gestirà » le provviste.



In basso. Colazione nel quadrato: da sinistra, l'armatore Gennaro De Flammineis, Pascoli e Zara, sua moglie, che sarà l'unica donna sul « Tauranga ».

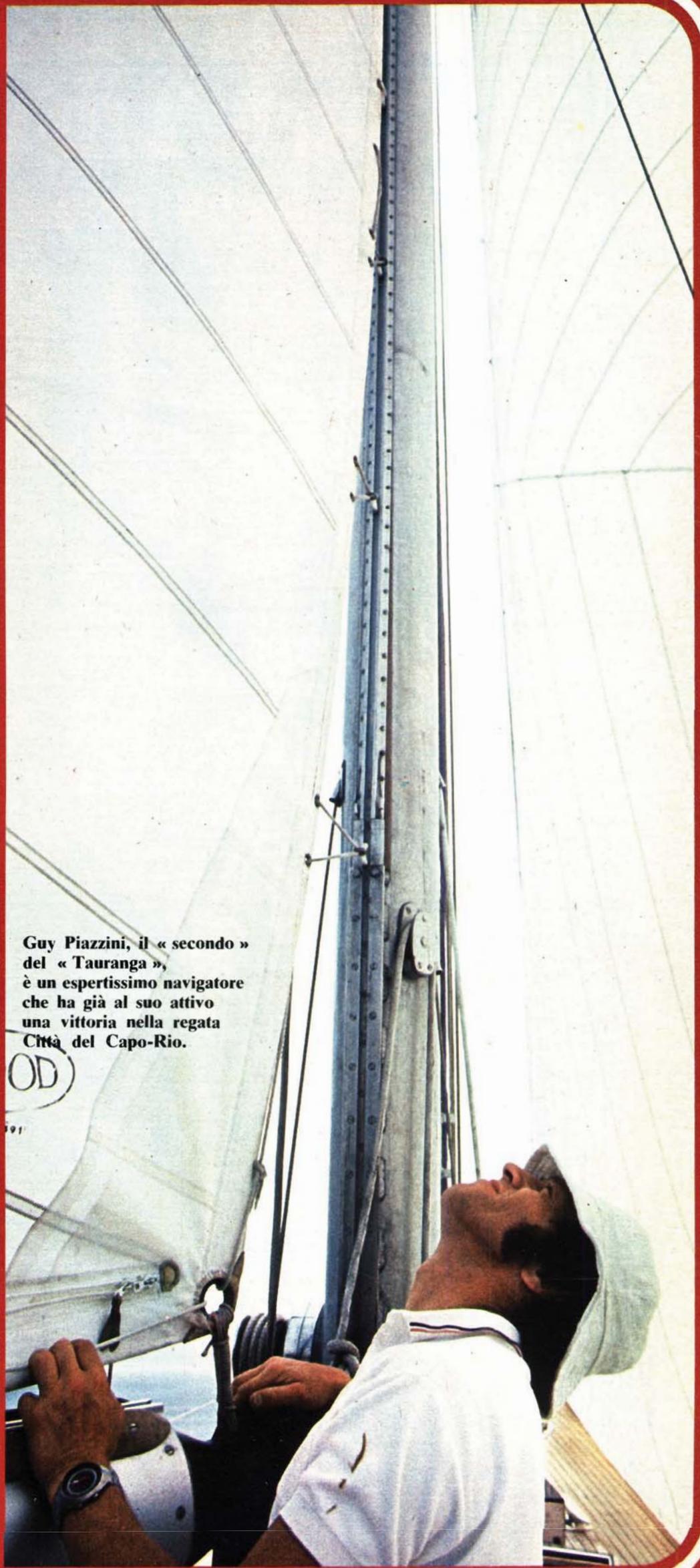
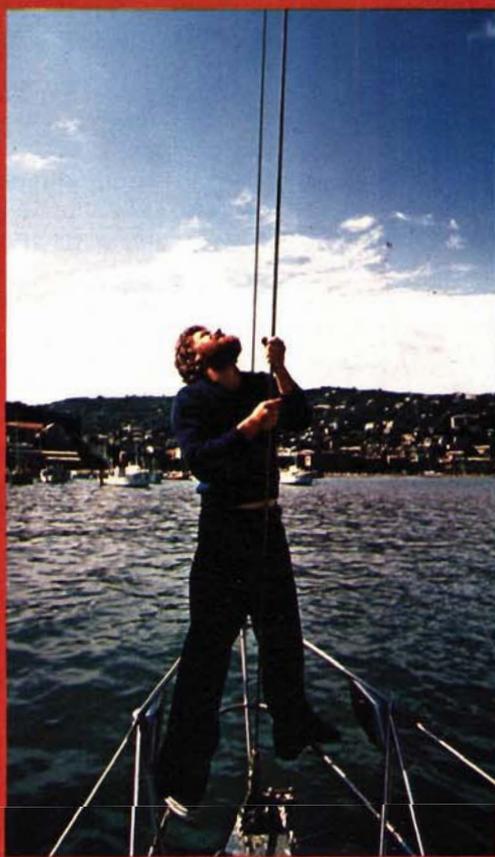


Erik Pascoli al timone del « Tauranga » e (in basso) mentre controlla uno strallo. Durante la regata, l'equipaggio si alternerà alla « guida » della barca.



Guy Piazzini, il « secondo » del « Tauranga », è un espertissimo navigatore che ha già al suo attivo una vittoria nella regata Città del Capo-Rio.

OD



Erik Pascoli parte per vincere:
gli avversari lo considerano
uno degli « skipper » più coraggiosi.



Francesi e inglesi saranno i favoriti



Chi sono gli iscritti alla regata del secolo? Che cosa li ha spinti a partecipare a questa impresa? Chi avrà le maggiori possibilità di successo? E come sarà assegnata la vittoria finale? Nell'elenco dei partenti figurano otto barche inglesi, cinque francesi, tre italiane, due tedesche, due polacche, una svedese ed una messicana. A questi concorrenti se ne aggiungeranno, di volta in volta, alcuni altri, che prenderanno parte soltanto a una o due tappe. Su 22 iscritti, almeno quindici sono condannati in partenza alla parte dei comprimari. Ma almeno sei o sette barche partono per vincere, e i loro armatori non hanno lesinato né spese né fatiche per raggiungere l'obiettivo. In assenza degli americani (che peraltro eccellono soprattutto in competizioni relativamente brevi), i più agguerriti sembrano alcuni francesi ed inglesi, ai quali speriamo possa tenere testa il nostro Pascoli. Nei limiti in cui è consentito fare previsioni in una competizione come questa, assolutamente priva di precedenti, il favorito degli esperti è Eric Tabarly, il quarantunenne tenente di vascello della Marina francese, il quale si è fatto allestire una poderosa « macchina da corsa » di 22 metri e disporrà di un equipaggio molto esperto, che lo accompagnerà, senza cambi, da Portsmouth a Portsmouth. Un altro « cliente » di eccezione è Chay Blyth, che stavolta, naturalmente, non sarà solo, ma avrà dieci uomini ai suoi ordini.

La classifica finale sarà compilata sommando i tempi di ogni tappa, compensati secondo il *rating*. Le barche più grandi dovranno impiegare, grosso modo, un mese meno di quelle più piccole sul percorso totale per aggiudicarsi la vittoria. Erik Pascoli, che aveva vivacemente contestato il regolamento dell'ultima transatlantica in solitario, stavolta è soddisfatto. L'ultima parola spetterà pur sempre al *computer*, ma dove gareggiano barche tanto diverse, questo è inevitabile. ■

EPOCA

Settimanale politico di grande informazione

DIRETTORE RESPONSABILE DOMENICO AGASSO

SOMMARIO

N. 1188 - Vol. XCII - Milano - 8 luglio 1973 - © 1973 EPOCA - Arnoldo Mondadori Editore

	3	LETTERE AL DIRETTORE
	7	ITALIA DOMANDA
Angelo Conigliaro	8	LA NOSTRA ECONOMIA
Ricciardetto	10	MEMORIA DELL'EPOCA
Domenico Bartoli	13	L'ITALIA ALLO SPECCHIO
	14	CHE COSA SUCCEDDE
M. Bellacci-R. Uboldi	18	L'AUTUNNO NON SARÀ CALDO SE...
Giorgio Torelli	22	CHE NE FACCIAMO DI QUESTI SOLDI?
	26	IL TACCUINO DI SPADOLINI
Liana Bortolon	30	COSA PUÒ ACCADERE SE VI RUBANO UN ASSEGNO
Antonietta Garzia	34	VITTORIA LEONE SI CONFIDA
Giorgio Belladonna	38	BRIDGE: A MONTECARLO VINCONO GLI ITALIANI
Livio Caputo	43	OTTO MESI DI PASSIONE CON ERIK PASCOLI
	56	FRANCO: VOGLIO ESSERE SEPPELLITO QUI
Franco Bertarelli	60	COME PAGARE LA BENZINA 150 LIRE AL LITRO
Alberto Dall'Or	62	AMARE VERITÀ DIETRO LE RIVOLTE DEI DETENUTI
	66	DALL'ULTIMO TANGO AL PRIMO VALZER
	68	KISSINGER CI COSTEREBBE MENO DI SAVOLDI
Jean-Pierre Farkas	70	L'UOMO CHE COMBINA I GRANDI AFFARI
Giorgio Torelli	74	DAL POLMONE D'ACCIAIO UNA LEZIONE DI CORAGGIO
	80	SVAGO
Luigi Baldacci	82	IL ROMANZO-BALLETTO DI CANCOGNI
Raffaele Carrieri	84	LE MELE E LE PERE INCANTATE DI FORNASSETTI
Teodoro Celli	86	LA « MANON » DI VISCONTI
Domenico Meccoli	87	MARIO SOLDATI: DA REGISTA A SPETTATORE
	88	I PROGRAMMI RADIO E TV
Guido Gerosa	92	L'OBIETTIVO SINCERO



In questo numero, una grande inchiesta sul problema che preoccupa milioni di risparmiatori italiani: come investire bene? Inoltre: un colloquio con Vittoria Leone e, a colori, un servizio sul giro del mondo in barca a vela.

Redazione, Amministrazione, Pubblicità: via Bianca di Savoia 20, 20122 Milano - Tel. 8384 - Ufficio Abbonamenti: tel. 7389551/2/3/4 - Indirizzo telegrafico: EPOCA - Milano Telex 31119 Epoca. Redazione romana: v. Sicilia 136/138, 00187 Roma - Tel. 46.42.21/47.11.47 - Indirizzo telegrafico: Mondadori-Roma. Numeri arretrati: L. 250. Inviare l'importo a: Arnoldo Mondadori Editore S.p.A. - Sezione Collezionisti - via Bianca di Savoia 20, 20122 Milano (Telefono 7389551/2/3/4) - servendosi preferibilmente del C.C.P. n. 3/26780. Abbonamenti: Italia biennale L. 26.000 con dono speciale - Estero biennale L. 37.200 con dono speciale - Italia annuale L. 13.000 con dono normale - Estero annuale L. 18.600 con dono normale - Italia semestrale L. 6.500 senza dono - Estero semestrale L. 9.300 senza dono. - Per cambio indirizzo inviare L. 100 in francobolli e la faccetta con il vecchio indirizzo. Gli abbonamenti possono avere inizio in qualsiasi periodo dell'anno. Inviare l'importo a Arnoldo Mondadori Editore S.p.A. - Ufficio Abbonamenti - via Bianca di Savoia 20 - 20122 Milano (Tel. 7389551/2/3/4) - servendosi preferibilmente del C.C.P. n. 3/34552. Gli abbonamenti possono anche essere fatti presso gli Agenti Mondadori nelle principali città e inoltre presso i seguenti « Negozi Mondadori per Voi »: Bari, v. Abate Gimma 71, tel. 23.76.87; Bologna, v. D'Azeglio 14, tel. 23.83.69; Bologna, piazza Calderini 6, tel. 23.20.73; Cagliari, v. Logudoro 48, tel. 5.08.23; Capri (Napoli), v. Camerelle 16/a, tel. 77.72.81; Caserta, v. Roma - Pal. Unione Industriali, tel. 9.17.91; Catania, v. Etnea 368/370, tel. 27.18.39; Como, v. Vitt. Emanuele 36, tel. 27.34.24; Cosenza, c.so Mazzini 156/c, tel. 2.45.41; Ferrara, v. Della Luna 30, tel. 3.43.15; Firenze, v. Lamberti 27/r, tel. 28.37.00; Genova, v. Carducci 5/r, tel. 5.39.18; Gorizia, c.so Verdi 102/b (Galleria), tel. 8.70.07; La Spezia, v. Biassa 55, tel. 2.81.50; Lecce, v. Monte San Michele 14, tel. 2.68.48; Lucca, v. Roma 18, tel. 4.21.09; Messina, v. Dei Mille, 60 - Pal. Toro, tel. 2.21.92; Mestre (Venezia), v. C. Battisti 2, tel. 95.03.14; Milano, c.so V. Emanuele 34, tel. 70.58.33; Milano, v. Vitruvio 2, tel. 27.00.61; Milano, v.le Beatrice d'Este 11/a, tel. 837.48.27; Milano, c.so di Porta Vittoria 51, tel. 79.51.35; Milano, c.so VerCELLI 7, tel. 46.94.722; Milano, v. Cesare Correnti 14, tel. 80.76.95; Modena, v. Università 19, tel. 23.02.48; Napoli, v. Guantai Nuovi 9, tel. 32.01.16; Padova, v. Emanuele Filiberto 1, tel. 3.83.56; Palermo, v. della Libertà 14/c, tel. 20.42.12; Parma, v. Mazzini 50 - Galleria, tel. 2.90.21; Pescara, c.so Umberto I 14, tel. 2.62.49; Pisa, v.le A. Gramsci 21/23, tel. 2.47.47; Pordenone, v.le Cossetti 14, tel. 2.73.00; Roma, Lungotevere Prati 1, tel. 65.58.43; Roma, v. Veneto 140, tel. 46.26.31; Roma, CIM (Pal. Vetro), v. XX Settembre 97/c, tel. 48.13.51; Roma, CIM piazzale della Radio 72, tel. 55.06.07; Roma, piazza Gondar 10, tel. 831.48.80; Torino, v. Roma 53, tel. 51.12.14; Trieste, v. G. Gallina 1, tel. 3.76.88; Udine, v. Vittorio Veneto 32/c, tel. 5.69.87; Venezia, San Giovanni Crisostomo 5796, Cannaregio, tel. 2.51.02; Verona, piazza Bra 24, tel. 2.26.70; Vicenza, c.so Palladio 117 (Gall. Porti), tel. 2.67.08. Pubblicità: inserzioni in bianco e nero L. 900 per millimetro/colonna.



Questo periodico è iscritto alla FIEG Federazione Italiana Editori Giornali

ARNOLDO MONDADORI EDITORE

in vacanza



La vita sorride se l'organismo è in ordine. Il confetto Falqui regola le funzioni dell'intestino. Falqui dal dolce sapore di prugne è un farmaco per tutte le esigenze.



F. 073 - Reg. 4514 MIN. SAN. 3590

Falqui basta la parola