



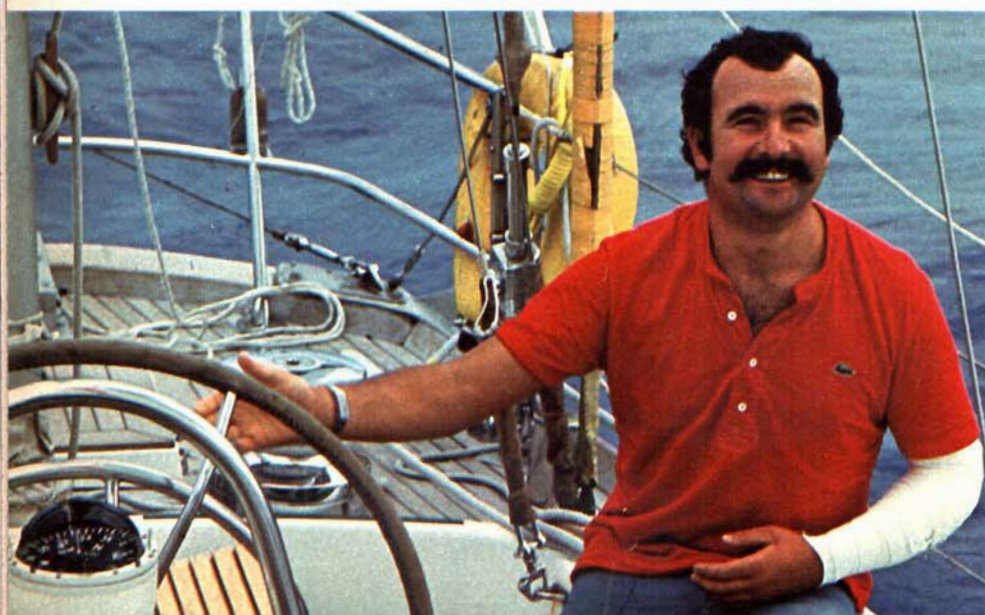
La prima fase della burrasca nell'Atlantico meridionale: davanti al « Tauranga » si ergono onde ripidissime che sollevano grandi spruzzi.

**I 49 GIORNI DEL TAURANGA -3**

# **LA MOSTRUOSA ONDA AUSTRALE**

Una tempesta ci sorprende a mille miglia dal traguardo: muraglie d'acqua alte dieci metri e un vento di 50 nodi mettono a dura prova la resistenza dell'equipaggio

dal nostro inviato LIVIO CAPUTO



Sopra: l'equipaggio in manovra durante un colpo di vento nell'Atlantico meridionale. A sinistra: Jean Noel Durand fa il suo turno al timone nonostante una infezione che gli ha messo fuori uso il braccio sinistro.

Sotto: Patrick governa la barca sotto spinnaker con 25 nodi di vento: Bob (a sinistra) e Serge regolano rispettivamente braccio e scotta. A destra: una drizza si è incattivata in testa d'albero. Patrick sale per liberarla.





## TAURANGA

■ 16 ottobre. Siamo entrati, finalmente, nella fase conclusiva della regata. Da ventiquattro ore il vento si è stabilizzato e filiamo a dieci nodi in direzione sud-est, mentre le barche che hanno scelto la « rotta interna », come *Kriter* e *Grand Louis*, sono quasi in bonaccia. Essendo passati più al largo, accusiamo ancora da due a tre giorni di ritardo nei loro confronti, ma la speranza di Erik di sorpassarle sulla destra comincia a prendere consistenza. L'importante, adesso, è di stringere i denti: a Città del Capo mancano ancora circa 1.600 miglia, cioè almeno dieci giorni, e le condizioni di salute di alcuni membri dell'equipaggio destano qualche preoccupazione. Patrick, l'uomo di ferro, ha lo stomaco per aria e ha saltato gli ultimi due turni di notte. A Dudu si è gonfiato improvvisamente un braccio, e un giovane medico imbarcato su *Grand Louis* che abbiamo consultato per radio, ha diagnosticato una infezione da avitaminosi e prescritto cinque giorni di riposo assoluto. Governare la barca sotto *spinnaker*, con un mare corto e ripido al traverso, diventa di ora in ora più faticoso, e dopo ogni turno al timore abbiamo le braccia doloranti. Sempre più frequentemente, Erik e Guido devono darci una mano nelle manovre.

17 ottobre. Le condizioni si stanno facendo veramente difficili. Stamattina, il *Tauranga* è partito due o tre volte all'orza e l'estremità del boma ha « arato » pericolosamente la cresta delle onde. A mezzogiorno, Erik ha deciso di ammainare lo *spi*, issare *reacher* e trinchetta e stringere il vento a 50°, mettendo così la prua direttamente su Città del Capo. Se tutto andrà bene, questo ci permetterà di accorciare la rotta di 200 miglia. Se andrà male, farà finire anche noi nella zona anticiclonica in cui si sono impantanati molti dei nostri avversari.

18 ottobre. La notte scorsa è stata la peggiore di tutta la regata. Una pioggia fitta e gelida ci ha sferzato per ore, filtrando attraverso le incerate e macerando letteralmente le nostre mani ormai segnate da sei settimane di mare. Poi, sul fare dell'alba, è accaduto un fenomeno inconsueto: nel giro di uno o due minuti, il vento, che spirava da nord-est a forza 7, ha girato di 180° senza diminuire di intensità. Il salto ci ha colti di sorpresa: il *reacher* non aveva la



controscozza e prima di virare siamo stati costretti ad ammainarlo, proprio mentre una serie di frangenti spazzava la coperta. Alla fine della manovra, eravamo tutti bagnati fino all'osso e tremanti di freddo, al punto da pensare di accendere per la prima volta il nostro nuovissimo riscaldatore « Webasto ». Ma poco dopo il vento è caduto e la temperatura è tornata a salire. Adesso procediamo a cinque-sei nodi, sotto un cielo basso e plumbeo che non promette nulla di buono.

19 ottobre. Nelle ultime 24 ore abbiamo percorso soltanto 130 miglia, e ancora una volta dobbiamo rivedere le nostre previsioni sulla data dell'arrivo. L'unica consolazione è che anche le altre barche sono ferme. Stamane, dopo un intervallo di oltre tre settimane abbiamo ristabilito il contatto radio con il *Guia*, che sta facendo una splendida regata e si trova circa alla nostra altezza. Insieme ci siamo domandati dove possa trovarsi il *Koala*, la terza barca italiana che ancora tre giorni fa la BBC dava in testa, ma di cui nessuno ha più notizie dirette. Anche Falck e i suoi compagni del *Guia* sono, come noi, ansiosi di arrivare. A parte la stanchezza fisica, cominciamo a soffrire di una forma di claustrofobia che ci rende più insofferenti degli inevitabili disagi provocati dalla convivenza di undici persone in venti metri quadrati di spazio. In condizioni normali, per esempio, avremmo tutti provato soltanto simpatia per Dudu che, a causa del suo braccio dolorante, è ridotto a fare il passeggero. Invece c'è chi nutre un certo risentimento nei suoi confronti vedendolo tutto il giorno disteso in cuccetta.

20 ottobre. Ieri sera il barometro è precipitato di colpo di tre millibar e il cielo ha preso un aspetto inquietante, riempiendosi di nubi nere e sfrangiate. Erik ha dato subito ordine di ridurre la velatura, ma la manovra a due guardie, eseguita in una oscurità completa, è risultata così lunga e confusa che la buriana si è scatenata prima che avessimo finito: vento a 40 nodi, pioggia scrosciante, onde che frangevano con crescente frequenza sul ponte inondando il pozzetto. Per la prima volta dalla partenza, ho avuto l'impressione di trovarmi in un ambiente veramente ostile e mi sono soffermato a pensare che cosa sarebbe successo se uno di noi

fosse caduto in mare. Sembra che, un paio di notti fa, *Great Britain II* abbia perduto uno dei suoi prodieri e lo abbia recuperato nel giro di una decina di minuti. È quasi il caso di gridare al miracolo; penso che in una notte come questa le probabilità di salvarsi non siano più di una su dieci.

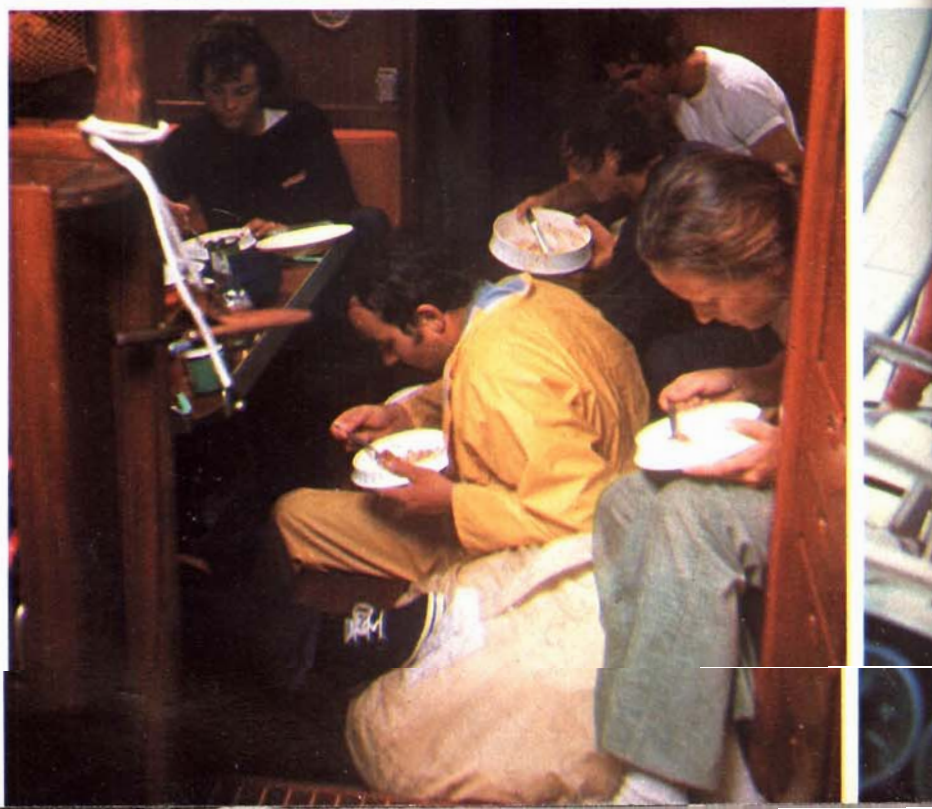
Al ritorno della luce, ci siamo un po' rinfrancati, e per tutta la giornata abbiamo proseguito di buona lena, con randa molto terzarolata, *yankee 3* e trinchetta. Alle 12.30 abbiamo attraversato il meridiano di Greenwich: a Città del Capo mancano adesso mille miglia, ma già discutiamo di come passare la prima serata a terra. In testa alla graduatoria dei « desideri proibiti » figura, con non poca mia sorpresa dopo un mese e mezzo di isolamento, una semplice bistecca ai ferri.

21 ottobre. Questa burrasca non finisce mai. Costretti a rimontare di bolina un vento di 35-40 nodi, che veniva a raffiche improvvise ed era spesso accompagnato da rovesci di pioggia, abbiamo passato un'altra notte infernale. Per giunta, di primo mattino, il vento è girato a sud-est, obbligandoci così a risalire verso nord assai più di quanto avremmo voluto. Intanto, apprendiamo che *Burton Cutter*, il grande *ketch* di Leslie Williams, è arrivato per primo a Città del Capo; ma in tempo compensato la vittoria toccherà senz'altro al più piccolo *Adventure*, che è già in vista della Montagna della Tavola e dovrebbe tagliare il traguardo domani.

22 ottobre. Se qualcuno di noi credeva che il peggio fosse passato, si faceva delle illusioni. Ieri sera, verso le 20, il vento è aumentato ancora, con raffiche fino a 50 nodi, e il mare è diventato veramente impossibile. Procedendo alla cieca nella notte a 9-10 nodi, il *Tauranga* prendeva colpi terribili, che facevano scricchiolare paurosamente lo scafo. « È come guidare un'automobile senza fari », ha osservato Erik dopo un urto più violento degli altri. « E il peggio è », ho aggiunto io, « che sono senza fari anche le onde che ci vengono incontro ». Quando, a mezzanotte, sono smontato di guardia e sono sceso nel quadrato, ho sentito Zara agitarsi in cuccetta: « Erik, ho paura », gemeva. « Bisogna fare qualcosa ».

Ogni volta che saliva sulla cresta di un'onda, il timoniere poggiava disperatamente in modo che la barca potesse scivolarne giù con il fianco, anziché compiere un salto di diversi metri. Ma, forse anche perché avevamo troppa tela,

**A destra: Zara Pascoli dietro il plexiglas che chiudeva il boccaporto. Al centro: un momento delicato. Qui accanto: a tavola con la barca sbandata.**





A sinistra: il « Tauranga » procede di bolina, tutto sbandato, in un mare burrascoso. Sopra: Patrick, uno dei capi guardia, urla un ordine ai compagni.







# TAURANGA

Erik Pascoli viene in coperta  
a controllare la situazione  
durante la burrasca.  
Il Tauranga era inseguito  
da onde alte fino a dieci metri.









l'operazione non riusciva sempre. Verso le 12.30, sotto una raffica più forte delle altre, il *Tauranga* si è inclinato fin quasi a mettere le crocette in acqua, ed Erik ha finalmente consentito a sostituire la trinchetta media con quella da tempesta. Nella notte, con il vento che sibilava sinistramente tra le sartie, la manovra ha avuto momenti drammatici: un'ondata ha spazzato via la vela dalla coperta e Paolo e Thierry hanno impiegato dieci minuti buoni a recuperarla. Né i guai erano finiti. Il vento continuava a girare a est, facendoci scendere ulteriormente e creando un mare incrociato assai pericoloso. Poco dopo le tre, mentre cercavo di rubare un'ora di sonno prima di risalire sul ponte, un sobbalzo violentissimo, accompagnato da un tremendo schianto, mi ha letteralmente sbalzato dalla cuccetta. Il timoniere, apprestandosi a virare per rimettere la prua a sud, aveva perso per un istante il controllo; ma il nostro straordinario *Tauranga* ha superato anche questa prova senza danni.

Verso le 11 del mattino, la bufera si è un tantino calmata, ed Erik ha ordinato di ridare un po' di randa. Nel corso della manovra, mentre mi trovavo al timone, un subitaneo sbandamento della barca ha fatto perdere l'equilibrio a Bob sbalzandolo dalla tuga. In una frazione di secondo ho ripassato mentalmente la manovra «uomo in mare» e d'istinto ho allungato un braccio verso il salvagente fissato alla murata sulla mia sinistra. Ma all'ultimo istante Bob è riuscito ad afferrarsi alla draglia, e con uno sforzo di braccia si è riportato sul ponte. Ora sta annottando, e il vento ha ripreso a soffiare a 30-35 nodi: ammaestrati dall'esperienza della notte precedente, stiamo riducendo la velatura perché con questo mare procedere nelle tenebre al massimo della velocità sarebbe come giocare alla roulette russa.

23 ottobre. Per tutta la notte, il vento è venuto a raffiche accompagnato da una pioggia scrosciante: quando rinforzava, la nostra velatura ridottissima era perfettamente adeguata; quando mollava, la velocità del *Tauranga*

**In alto: delfini giocano davanti alla prua del *Tauranga*. Nelle foto a sinistra: vari uccelli marini. Qui accanto: un albatros durante il «decollo» dall'acqua.**

scendeva a 5-6 nodi, e in teoria avremmo dovuto dare più tela. Ma sebbene ci rendessimo oscuramente conto di perdere terreno, non abbiamo trovato né il coraggio né l'energia per effettuare i necessari cambi di vele. Del resto, poco dopo l'alba, la burrasca ha ripreso forza, e adesso ci troviamo a lottare con onde alte cinque-sei metri che vengono da tutte le direzioni. Talvolta bisogna scalare autentici muri liquidi dalla minacciosa cresta bianca, e ci si domanda con una stretta allo stomaco che cosa si troverà dall'altra parte. Il mare è di un grigio funereo, chiazziato di bianco nei punti in cui si è appena rotto un frangente, e a ogni scontro con le onde il *Tauranga* solleva enormi spruzzi che riempiono le vele. Poi, intorno alle 11, tutto si placa come per incanto. Era tempo: nei tre giorni di burrasca, a furia di prendere e togliere terzaruoli, abbiamo spezzato quattro o cinque garrocci della randa, e Paolo e Patrick devono lavorare febbrilmente per sostituirli prima che il vento riprenda. Ci riescono, e adesso filiamo di nuovo a dieci nodi, zigzagando tra le onde per evitare i colpi più violenti. Questo fine di regata è davvero appassionante: oggi è arrivato il *Great Britain II*; *Cap 33* è ormai in vista di terra e altre imbarcazioni sono segnalate non lontano. Stamane si è rifatto vivo anche il *Koala*, che ha seguito una rotta inconsueta, quasi in vista delle coste africane e adesso si trova in bonaccia al largo della costa degli Scheletri a lottare contro una forte corrente contraria. Si direbbe comunque che le condizioni meteorologiche volgano a favore del *Tauranga*: il vento soffia ora da sud, a 20-25 nodi, e procediamo abbastanza comodamente al traverso.

24 ottobre. Ancora una volta, abbiamo rischiato grosso. All'una della scorsa notte, dopo una breve pausa, un vento forza 9 da sud-ovest ci ha sorpreso con lo *Yankee I* e una sola mano di terzaruoli nella randa. Paolo, che era di guardia, ha cercato di ridurla, ma non ci è riuscito e ha dovuto ammainarla del tutto. Del resto il vento, già carico di tutto il gelo dell'Antartide, era talmente forte, che anche con il solo triangolo anteriore si procedeva al massimo della velocità. Abbiamo poi avuto un'altra brutta sorpresa quando il sole ha fatto una breve apparizione tra le nubi ed Erik è riuscito - per la prima volta in tre giorni - a rilevarne l'altezza. Dal punto osservato è risultato che ci trovavamo ben 75 miglia più indietro di quanto pensavamo. L'errore era enorme, e sulle prime nessuno voleva crederci. Ma evidentemente nel fare il punto stimato i navigatori non avevano tenuto nel dovuto conto né







le conseguenze delle continue poggiate, né lo scarroccio inevitabile quando si rimonta di bolina un mare in burrasca.

Comunque, se non vogliamo perdere due o tre posizioni, dobbiamo adesso rischiare il tutto per tutto. Sebbene vento e mare stiano ancora rinforzando, tentiamo di issare lo *spinnaker* da tempesta. Sotto il tiro di questa vela il *Tauranga* parte come un proiettile, ma subito due straorzate obbligano Erik ad aggrapparsi con tutto il suo peso alla ruota per riportarlo in rotta. Tra un grande sbattere di tela, ammainiamo lo *spi* e al suo posto mandiamo su per la prima volta le trinchette gemelle, le due vele di strallo riservate alle grandi burrasche dell'emisfero australe. E senz'altro una decisione saggia, perché il mare è ora davvero quello dei famigerati « quaranta ruggenti ». Masse d'acqua immense, alte 7-8 metri e gonfie di energia repressa, ci inseguono, ci sollevano in alto e di tanto in tanto ci trascianno in paurose volate a 12-14 nodi prima di lasciarci ricadere nel loro incavo. Mai l'oceano ci era parso tanto grande e il *Tauranga* tanto piccolo. Seguendo l'esempio dei vecchi « Cap-Horniers », Erik dà ordine al timoniere di non voltarsi mai indietro: la vista dei frangenti in arrivo potrebbe fargli perdere la calma.

Verso le 19.30, quando la visibilità comincia a diminuire, anche Guido viene a provare l'emozione delle trinchette. Si è appena installato al timone, quando dietro di noi avvertiamo una specie di rombo, che aumenta rapidamente di intensità: nella penombra sta avanzando sul *Tauranga* un'onda immane, alta almeno 10 metri, che sveltando nettamente sulle altre spinge davanti a sé una ribollente corona di schiuma bianca. Per qualche secondo la fissiamo a bocca aperta, come animali incantati dal serpente che sta per aggredirli. « Moitessier », dice rapidamente Guido, mentre si aggrappa più forte alla ruota, « sosteneva che ogni trecentomila onde ce n'era una anomala, che può fare una barca a pezzi. Non vorrei che questa appartenesse alla categoria ». Ha appena finito

**Terra in vista dopo 49 giorni: il Tauranga naviga sotto « drifter », con una brezza quasi impercettibile, verso Città del Capo.**

di parlare che il mostro, giunto a una cinquantina di metri da noi, frange con un gran boato. Ci guardiamo in faccia, e scoppiamo in una risata un po' isterica.

25 ottobre. La rapidità con cui la scena muta sull'oceano è quasi incredibile. Appena dodici ore fa, era il finimondo; adesso navighiamo sotto *drifter*, con una brezza appena percettibile, in un mare quasi calmo, sotto un tiepido sole primaverile. Di nuovo il punto osservato ci ha collocati 25 miglia più indietro di quello stimato; ma siamo egualmente di buon umore, contenti che la tempesta sia finita senza danni. Nel frattempo altre quattro barche hanno concluso la prova: *Sayula*, *Second Life*, *Kriter* e *Jakaranda*. Tuttavia, secondo i calcoli di Duddu, se arriveremo entro domani a mezzogiorno saremo egualmente sestì in tempo compensato.

26 ottobre. Per tutta la giornata abbiamo navigato sotto *spin-*

## Ultime dal "Tauranga"

Il 7 novembre i concorrenti alla regata intorno al mondo sono ripartiti da Città del Capo alla volta di Sidney, dove dovrebbero arrivare verso il 10 dicembre. Dopo una settimana, Erik Pascoli ci ha fatto pervenire per radio il seguente messaggio:

« Il *Tauranga* sta procedendo a nove nodi, tutto sbandato, verso sud-est, all'inseguimento di Pen Duick VI che ha preso la fuga. Facciamo parte del plotone di testa, con Great Britain II, Second Life, Kriter, Grand Louis, Koala, Adventure e Guia. Le barche italiane, in questo inizio di tappa, si stanno facendo molto onore. Ogni giorno ci parliamo per radio.

« Dopo una partenza molto snervante, senza vento, il tempo è improvvisamente cambiato durante la prima notte e per cinque giorni abbiamo lottato con le intemperie. Quasi subito c'è stato un colpo di scena: Burton Cutter ha dovuto fare scalo a Port Elizabeth a causa di una falla nello scafo a prora e forse non potrà proseguire. Ma quasi tutte le barche hanno già subito danni per voler tirare troppo: su Great Britain II il vento ha strappato due candelieri e una vela; su Kriter sono scoppiati due *spi*; a Grand Louis si è strappata la vela di mezzana e si è rotta l'antenna radio. Sul *Tauranga*, invece, grazie ad un assiduo lavoro sulle vele, non ci sono state avarie. Il morale è alto. Nonostante il beccheggio assai forte, tutti mangiamo di ottimo appetito ».



## ECCO IL TAGLIANDO

Ecco qui sotto il tagliando per mezzo del quale potete ordinare la maglietta (o le magliette) « TAURANGA ».

Riempitelo in ogni sua parte, incollatelo sopra una cartolina postale e speditelo a: EPOCA - MAGLIETTE TAURANGA - Casella postale 3861 - 20100 Milano - pagherete in contrassegno.

La maglietta costa, comprese le spese di spedizione, L. 1.500 (per bambini) e L. 2.000 (per adulti).

Le magliette sono disponibili in quattro taglie diverse, sia per bambini, sia per adulti, così come indicato nel tagliando qui sotto.

Tenete presente che nelle misure per bambini alla III misura corrisponde una statura di cm. 104, alla IV misura cm. 116, alla V misura cm. 128 e alla VI misura cm. 140.

**EPOCA**

### MAGLIETTA TAURANGA

Desidero ricevere contro assegno - tutto compreso - a L. 1.500 cad. (ragazzi) e L. 2.000 cad. (adulti), le magliette indicate qui sotto:

**BAMBINI**

indicare nelle apposite caselle il numero delle magliette desiderate.

III misura	IV misura	V misura	VI misura

**ADULTI**

indicare nelle apposite caselle il numero delle magliette desiderate.

taglia 2a	taglia 3a	taglia 4a	taglia 5a

NOME \_\_\_\_\_

COGNOME \_\_\_\_\_

VIA \_\_\_\_\_

N. \_\_\_\_\_

C.A.P. \_\_\_\_\_

CITTA \_\_\_\_\_

PROV. \_\_\_\_\_

FIRMA \_\_\_\_\_



maker a 7-8 nodi, come sospinti da una mano misteriosa su un mare quasi piatto. Prima di cena abbiamo sciolto le nostre ultime riserve di alcolici. Alle 22.10 Paolo, che è al timone, scorge all'orizzonte il riflesso delle luci di Città del Capo. Sono trentasei giorni che non vediamo terra e siamo tutti un po' emozionati.

27 ottobre. Il Padreterno ha deciso di sottoporre i nostri nervi a un'ultima prova. Alle tre del mattino, quando già ci preparavamo all'atterraggio, il vento è caduto di colpo e per sei ore siamo rimasti quasi immobili a non più di 20 miglia dal traguardo. Soltanto alle 9.30 una lieve brezza da nord-ovest ha cominciato a scrivere sull'acqua e il Tauranga si è rimesso in movimento. Lo spidometro ha segnato prima due nodi, poi tre, adesso addirittura 6. Per tagliare il traguardo, in bellezza, mandiamo su spinnaker, bolero e carbonera, cioè tutte le vele tricolori che abbiamo a bordo. Siamo tutti in coperta e le manovre avvengono con una rapidità mai vista. A un miglio dal traguardo, ecco farsi sottobordo un motoscafo pieno di turisti che vogliono darci il benvenuto. « Quanti giorni siete stati in mare? », domanda uno. « Esattamente quarantanove », rispondo; e me ne sento un tantino fiero.

Tocca a Pascal, la matricola dell'equipaggio, andare a prua a fermare sul cronometro l'istante in cui tagliamo la linea del traguardo. Sono le 13 21'11" ora locale. Una lancia della guardia costiera ci segnala la fine della regata con un colpo di sirena. All'unisono, sbottiamo in un irrimediabile grido di gioia; ma poi, mentre entriamo in porto ed attracciamo alla banchina tra gli applausi di tre-quattrocento persone vengo colto da una strana malinconia. La barca su cui ho vissuto per tutto questo tempo mi appare improvvisamente come un accogliente rifugio contro le mille insidie della vita quotidiana e quasi mi passa la voglia di scendere a terra. Tutto sommato, coloro che, come Erik, Paolo e gli altri, hanno la possibilità di compiere per intero questo giro del mondo, devono considerarsi dei privilegiati. Nelle prossime tappe dovranno affrontare disagi e pericoli ancora maggiori di quelli che ho descritto, ma alla fine potranno vantarsi di essere stati protagonisti di una delle più affascinanti imprese del nostro decennio, paragonabile sotto molti aspetti a un volo spaziale.

**Livio Caputo**

(3 - Fine)

**Il Tauranga in bacino a Città del Capo. Durante la sosta è stato necessario verniciare e stagnare lo scafo e sostituire la pompa del motore.**

## SOMMARIO

N. 1208 - Vol. XCIII - Milano - 25 novembre 1973 © 1973 EPOCA - Arnoldo Mondadori Editore

	<b>15</b>	ITALIA DOMANDA
Ricciardetto	<b>20</b>	MEMORIA DELL'EPOCA
Angelo Conigliaro	<b>25</b>	LA NOSTRA ECONOMIA
	<b>26</b>	CHE COSA SUCCUDE
Domenico Bartoli	<b>33</b>	L'ITALIA ALLO SPECCHIO
	<b>36</b>	EUROPA 1973
Marzio Bellacci	<b>38</b>	PRIMA LE ELEZIONI POI LE RESTRIZIONI
P. Fortuna-G. Tramballi	<b>40</b>	COME SARÀ L'ITALIA A PIEDI
Alberto Bains	<b>44</b>	COME SE LA CAVANO GLI OLANDESI
Giuseppe Grazzini	<b>46</b>	I CENTO TRUCCHI PER NON INVECCHIARE
	<b>52</b>	IL TACCUINO DI SPADOLINI
Franco Bertarelli	<b>56</b>	LA FAME PUÒ ESSERE VINTA
Ulrico di Aichelburg	<b>74</b>	LA NOSTRA SALUTE
	<b>76</b>	L'ALBUM DI ANNA E MARK
Livio Caputo	<b>89</b>	<b>I 49 GIORNI DEL TAURANGA (3)</b>
Fulvio Apollonio	<b>104</b>	L'ALBUM DEI FRANCOBOLLI
Pietro Zullino	<b>108</b>	CHI ERA KENNEDY?
Vittorio G. Rossi	<b>126</b>	DAVANTI A LORO LA MORTE SI VERGOGLIAVA
Gualtiero Tramballi	<b>136</b>	SULLA NEVE IN TRE MILIONI
	<b>144</b>	DI CHI È QUESTO VOLTO?
Liana Bortolon	<b>146</b>	FARÒ IL CERAMISTA DELLA DOMENICA
Raffaele Carrieri	<b>158</b>	MILANO DEDICA UNA MOSTRA AD ACHILLE FUNI
Luigi Baldacci	<b>161</b>	VITTORINI NELLE TESTIMONIANZE DEL « PONTE »
Teodoro Celli	<b>164</b>	IL MOZART « AVVELENATO » DI RIMSKY-KORSAKOV
Roberto De Monticelli	<b>172</b>	INVITO AL GRAND GUIGNOL
Domenico Meccoli	<b>174</b>	GODSPELL: UN VANGELO CANTATO E BALLATO
	<b>177</b>	I PROGRAMMI RADIO E TV



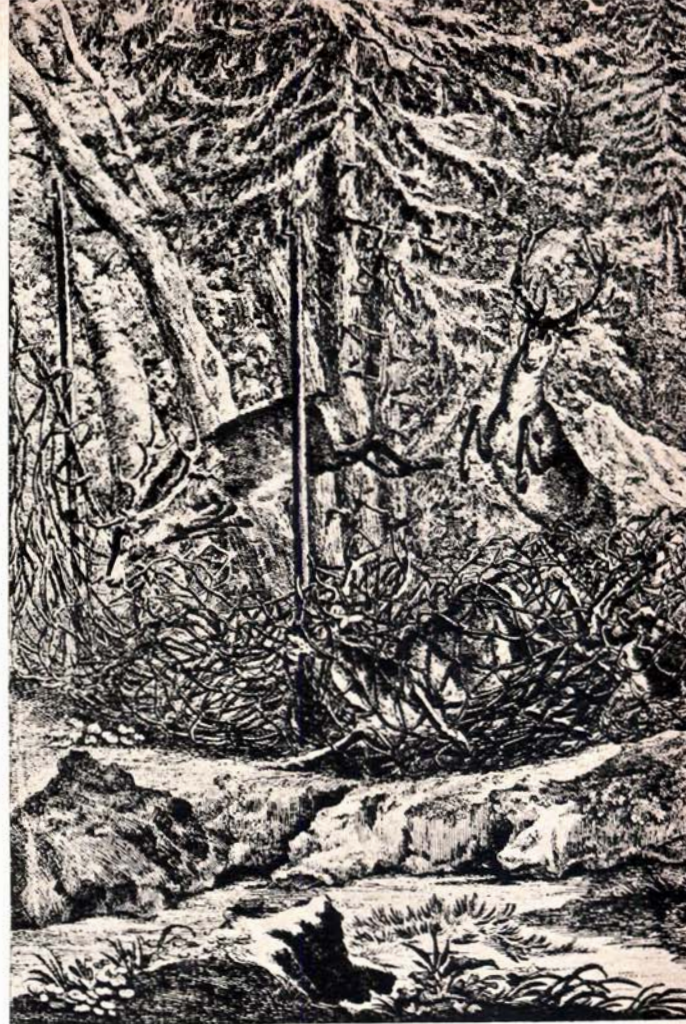
In questo numero: un'inchiesta sui « trucchi per non invecchiare », un servizio sullo sci e, a colori, le nozze della principessa Anna. In dono, il portachiavi del « Tauranga ». (Fotografia di copertina: Uselmann-Pictor).

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. 65.08.23; Capri (Napoli), v. Camerelle 16/a, tel. 8.37.72.81; Caserta, v. Roma - Pal. Unione Industriali, tel. 2.17.91; Catania, v. Etna 368/70, 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. Garibaldi 56, 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. 5.48.83; Lucca, v. Roma 18, tel. 4.21.09; Messina, v. Dei Mille, 60 - Pal. Toro, tel. 71.80.38; Mestre (Venezia), v. Cesare 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. 469.47.22; Milano, v. Cesare Correnti 14, tel. 80.76.95; Modena, v. Università 19, tel. 23.02.48; Napoli, v. Gualtari 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, p.zza Gondar 10, tel. 831.48.80; Torino, v. Roma 53, tel. 51.12.14; Torino, c.so V. Emanuele 58, tel. 54.03.85; Trieste, v. G. Gallina 1, tel. 3.76.88; Udine, v. Vitt. Veneto 32/c, tel. 5.69.87; Venezia, S. Giovanni Crisostomo 5796, Cannaregio, tel. 2.51.02; Verona, p.zza Bra 24, tel. 2.26.70; Vicenza, c.so Palladio 117 (Gall. Porti), tel. 2.67.08. Pubblicità: inserzioni in bianco e nero L. 1.530.000 la pagina.



Questo periodico è iscritto alla FIEG  
Federazione Italiana Editori Giornali

ARNOLDO MONDADORI EDITORE



## Jägermeister

il gusto della tradizione

le scene cambiano  
ma i valori restano

Jägermeister  
piace oggi  
come allora

Karl Schmid  
merano

