



Una gigantesca onda sta per investire il « Tauranga ». I pericoli maggiori per la barca sono venuti non dal vento, ma dal mare.

**Il "Tauranga" da Città del Capo a Sydney**

# **LA TAPPA MALEDETTA**

Erik Pascoli e i suoi uomini raccontano in queste pagine le terribili avventure vissute nell'Oceano Indiano. Fino alla scomparsa di Paul Waterhouse, la nostra barca era prima in classifica, poi una serie di avarie ne ha rallentato la marcia. Ma, per fortuna, tutti i danni sono stati riparati e il 29 dicembre il "Tauranga" è potuto ripartire in perfetta efficienza per Capo Horn.

SERVIZIO A CURA DI LIVIO CAPUTO






# TAURANGA

La Città del Capo-Sydney avrebbe potuto essere, per noi del *Tauranga*, una corsa trionfale. In Sudafrica avevamo riparato benissimo le avarie subite nella prima tappa, ridotto l'equipaggio da undici a nove uomini per alleggerire il carico, approfittato dell'esperienza accumulata nei primi due mesi della regata per migliorare lo stivaggio e l'organizzazione delle guardie. Al posto degli uomini sbarcati, erano saliti due nuovi elementi di provato valore: il francese Michel Ribet, imbarcato in origine sul *Nai-Ut*, che dopo il ritiro della sua imbarcazione era venuto a Città del Capo a sue spese pur di continuare la corsa, e il militare inglese Paul Waterhouse, che aveva compiuto la prima tappa sul *British Soldier* ed aveva poi ottenuto dal suo comando un permesso speciale per proseguire sul *Tauranga*. Secondo l'ammiraglio Steiner, presidente del comitato organizzatore, il *Tauranga*, con il suo equipaggio internazionale, era la barca che più si identificava con lo spirito della corsa, al di là di ogni sciovinismo e spirito di *clan*.

La fase iniziale della regata ha corrisposto in pieno alle nostre speranze: dieci giorni dopo la partenza, a quasi un terzo del cammino, eravamo tra i primi tre nella classifica parziale, e avevamo stabilito un favoloso primato di 242 miglia nelle 24 ore, alla eccezionale media di oltre 10 nodi. Nonostante le condizioni spesso difficili del mare, il *Tauranga* rispondeva benissimo al timone e noi cominciammo ad abituarci al freddo e all'umidità delle basse latitudini. Poi, all'alba del 19 novembre, la scomparsa di Paul Waterhouse (v. *Epoca* 1209) ha distrutto d'un colpo il nostro morale, le nostre speranze, le nostre ambizioni. Per giorni e giorni abbiamo proseguito come automi, a metà della velocità potenziale, senza quasi più curarci della corsa. Quando dovevamo camminare sul ponte, ci sentivamo come soldati costretti a entrare in un campo minato in cui un compagno era appena saltato per aria. Forse, se

**Qui accanto: l'ultima fotografia scattata sul « Tauranga » prima della morte di Paul Waterhouse (il primo a sinistra).**

**Nella foto grande: così era il mare durante le ricerche di Paul.**

ci fossimo trovati nelle vicinanze di un porto ci saremmo perfino fermati, come ha fatto il *Cap 33* a Fremantle dopo la morte di Dominique Guillet. Con il passare del tempo, questo stato di indisposizione fisica e psichica, che per tre giorni ci aveva impedito perfino di andare sull'albero a recuperare le drizze tagliate al momento dell'incidente, si è attenuato e abbiamo ripreso interesse alla regata. Ma ormai era troppo tardi. Non solo avevamo accumulato un notevole ritardo dirigendoci a nord alla ricerca di una zona di calma, ma una avaria al timone non riparabile in mare e destinata ad aggravarsi progressivamente ci impediva di sfruttare al massimo le possibilità della barca. Per oltre 3.000 miglia il *Tauranga* si è così trascinato a fatica con lo scafo che imbarcava fino a 300 litri d'acqua al giorno attraverso la timoneria, nell'incubo che il danno diventasse irrimediabile. Sotto la data del 6 dicembre ho scritto nel giornale di bordo: « Per quanto navighiamo pianissimo e cerchiamo di ridurre al minimo le sollecitazioni cui è sottoposto il timone, il suo asse oscilla in modo impressionante e l'acqua filtra in notevoli quantità attraverso le fessure che si sono aperte nella vetroresina. Se non vogliamo andare a fondo, dobbiamo assolutamente ideare una riparazione di fortuna che tenga almeno fino al prossimo porto australiano. Per fortuna, questa riparazione è riuscita, e ce l'abbiamo fatta ad arrivare a Sydney con i nostri mezzi, nel pomeriggio del 21 dicembre, con quasi dieci giorni di ritardo sulla data prevista. Il nostro piazzamento, undicesimi su sedici barche in gara, non è stato certo entusiasmante, ma credo che nelle circostanze sia già stato un grosso merito portare a termine la tappa senza compromettere in modo definitivo le nostre speranze per un buon piazzamento in classifica generale.

Voglio adesso provare, con l'aiuto del diario tenuto durante la regata, a ricostruirne i momenti più significativi e drammatici: il periodo iniziale, la tragedia della morte di Paul, la lenta e talvolta penosa ripresa. Il 7 novembre, in cui siamo salpati da Città del Capo, era una giornata addirittura radiosa. Anche se avevamo finito i lavori sulla barca soltanto poche ore prima, eravamo tutti in ottima forma. La riduzione dell'equipaggio non mi preoccupava: ero persuaso che la seconda tappa avrebbe richiesto meno manovre della prima. Le guardie, di tre uomini ciascuna, erano adesso formate da Paolo-Thierry-Paul e da Patrick-Dudu-Michel, mentre Guido ed io ci alternavamo nella navigazione, a cavallo delle due passando ciascuno due ore con gli uni e due con gli altri.



Il *Tauranga* avrebbe potuto tagliare la linea di partenza per primo, se non fosse stato per un malinteso tra me e il timoniere sul numero di secondi mancanti al colpo di cannone. All'atto pratico, lo abbiamo passato in quarta posizione, dietro *Second Life*, *CS & RB* e *Burton Cutter*, ma appena usciti da Sea Point, siamo rimasti in bonaccia insieme al resto della flotta, con la sola eccezione di *Pen Duick*, che era riuscito a scappare con l'ultima bava di vento. A tarda sera eravamo ancora tutti lì.

Ma già durante la notte un colpo di vento forza 7/8 da SE ha provveduto a disperdere le barche e a mettere alla prova la saldezza degli equipaggi. Il primo ostacolo che si presentava sulla nostra rotta era il Banco di Agulhas, che si estende per 120 miglia a sud del Capo di Buona Speranza e dove l'incontro dei venti e delle correnti di due Oceani genera un mare molto insidioso. Per un momento sono stato tentato di attraversarlo per la rotta più breve, ma poi ho preferito aggirarlo da sud, come hanno fatto in passato tutti i navigatori solitari, in modo da evitare di essere gettato sulla costa da un improvviso salto di vento.

Già il giorno 10, quando ci trovavamo a soli 37° Sud, abbiamo avuto un primo saggio di che cosa l'Oceano Indiano ci riservava: vento a 45/50 nodi a raffiche improvvise, che facevano sbandare la barca in maniera inquietante. Per prudenza, prima di notte abbiamo ammainato la randa e



proseguito con il solo genoa pesante, che ci tirava a oltre 10 nodi. L'indomani il mare si è gonfiato da far paura, e alcuni frangenti hanno investito il *Tauranga* di traverso, riempiendo a metà il pozzetto.

Lo stesso giorno 11, nel corso del quotidiano appuntamento radio con le altre barche, abbiamo appreso del ritiro del *Burton Cutter*, costretto a rifugiarsi a Port Elizabeth perché un frangente gli aveva aperto una falla nello scafo. Anche questa drammatica notizia ha contribuito a dare alle conversazioni tra gli *skippers* uno spirito molto diverso da quello che improntava gli scambi della prima tappa. In Atlantico, accadeva talvolta di mentire sulla propria posizione, per evitare di fornire agli avversari indicazioni preziose sulla direzione e la forza del vento. Ma, fin dall'inizio della seconda tappa, ci siamo resi conto che, con la sopravvivenza di tutti in gioco, questi trucchi non avevano senso. Ognuno ha preso ad esporre francamente i propri problemi, e ha sempre trovato negli altri la massima comprensione e simpatia: grazie anche ai rapporti personali stabiliti durante la sosta a

Città del Capo, ci sentivamo veramente fratelli di fronte al pericolo.

Purtroppo, mentre la radio ha sempre funzionato bene sulle brevi distanze, il problema delle comunicazioni con l'Italia ha continuato a farmi impazzire. Ogni volta ci sono volute ore e ore per ottenere risposta dagli operatori di Capetown, che sembravano infischiarci di noi « microbi dell'Oceano », e quando il contatto era stabilito, le batterie erano in genere troppo scariche perché riuscissimo a farci sentire e bisognava ricominciare tutto da capo.

Il 13, dopo cinque giorni di burrasca, il vento è caduto e la nostra velocità è scesa a 5/6 nodi. Paolo ha preparato, in base a un modello che ha trovato in un vecchio libro, una trappola per albatros, ma i grandi uccellacci che non ci avevano mai abbandonato dal momento della partenza non hanno abboccato. Confesso che la cosa non mi è troppo dispiaciuta: infatti come avremmo potuto tirare a bordo un bestione di quel genere, con tre metri d'apertura d'ali, capace di mettere k.o. un uomo con un colpo di becco?

Il periodo successivo è stato forse il più tranquillo e felice dell'intera tappa. Per un giorno intero

**Due fasi della riparazione della crocetta danneggiata il giorno della morte di Paul Waterhouse.**

**A destra: Paolo Chanaz al lavoro con vento forza sette. Qui sotto: il momento più difficile dell'operazione.**







abbiamo navigato in vista dei nostri amici del *33 Export*, e per quanto più piccoli siamo riusciti a non perdere neppure un metro nei loro confronti. L'indomani, siamo addirittura passati in testa alla corsa, grazie a un improvviso rallentamento delle barche, come il *Guia* e l'*Adventure*, che avevano puntato subito a sud per seguire la rotta ortodromica. Il più contento di questi successi era proprio Paul, che aveva subito ingranato con noi ed era per tutti un esempio di ordine, di disciplina e - voglio dirlo in tutte lettere - di prudenza. Neppure la rottura di uno dei due *spinnaker* tricolori, che tanto avevano contribuito a portare la barca in buona posizione da Portsmouth a Città del Capo, è riuscita a rovinarci l'umore: non si può pretendere che durino in eterno.

È stato il giorno 17, intorno al 44° parallelo sud, che i « Quaranta ruggenti » ci hanno presentato formalmente le loro credenziali. La differenza più notevole, rispetto all'Oceano Atlantico, stava nella velocità delle onde, che passavano sotto la chiglia con la violenza di un treno merci, sbilanciando la barca e facendola partire spesso all'orza. All'inizio, per i timonieri, non è stato sempre facile resistere alla forza delle onde. Per cercare di equilibrare la barca, abbiamo provato ad ammurare al vento una trinchetta o un *tallboy*, ma in certi momenti è stato necessario anche tenere la ruota a quattro mani.

All'alba del 18 il barometro è precipitato e il vento ha cominciato a soffiare da nordovest; era il segno che stava per arrivare una nuova depressione, con il relativo « mare incrociato » che rappresenta il più grosso pericolo di queste zone. Ben presto, infatti, all'onda di base che corre sempre da ovest a est si è sovrapposta un'onda diagonale, che scontrandosi con l'altra ha determinato condizioni veramente micidiali. Con il bollettino meteorologico che annunciava raffiche di 60 nodi, abbiamo ammainato tutto e issato le trinchette gemelle, che nonostante la loro superficie ridotta ci hanno tirato per tutta la notte a una velocità che non credevo raggiungibile per una barca a dislocamento pesante come il *Tauranga*: 16, talvolta anche 18 nodi, tra due baffi di schiuma che sfioravano le prime crocette. Più che del vento, il merito era del

mare, che ci sollevava come fucilli e talvolta ci spingeva alla sua stessa velocità. Ma non per questo l'effetto era meno esaltante.

A questo punto, è caduto in mare Paul Waterhouse. I lettori di *Epoca* conoscono già la meccanica della tragedia attraverso il rapporto che ho trasmesso per radio in Italia 48 ore più tardi. Ma non credo di essere riuscito a rendere in quella frammentaria comunicazione, l'ampiezza del dramma che abbiamo vissuto. Perciò voglio riportare qui integralmente, senza cambiare una virgola e neppure correggere gli errori, ciò che ho scritto a caldo nel libro di bordo in data 19 dicembre:

« Sono rimasto quasi tutta la notte in pozzetto riposando a brevi tratti. Con gioia vedo il giorno arrivare da prora perché con la luce la navigazione sarà più distensiva. La guardia di Paolo prende il turno prima che il sole sorga; scendo e prima di buttarmi in cuccetta mi siedo al tavolo di carteggio e contemplo con soddisfazione il percorso compiuto durante la notte. Non vedo l'ora di parlare con le altre barche per sentire se hanno fatto meglio di noi. Mentre sto redigendo il giornale di bordo sento un gran fragore d'acqua, poi la barca sbandare forte e partire all'orza, subito dopo lo sbattere violento di una vela che fa vibrare tutta l'attrezzatura. Allora mezzo svestito mi precipito fuori e vedo Paolo e Thierry insieme sulla ruota del timone che cercano di riportare la barca in rotta. Alcuni istanti prima di me era uscito Paul, che si trovava in basso ad accendersi una sigaretta. Appena sono a metà fuori dal portello giro la testa per vedere quel che succede a prora e ho appena il tempo di vedere Paul proiettato in aria a 6-7 metri e ricadere fuori bordo.

« Dò immediatamente la emergenza e la speciale boa zavorrata con pertica e bandierina viene lanciata in mare da Patrick quando Paul si trova ancora ad una distanza di 15-30 metri. La barca ha perso la sua velocità ma il vento e il mare grosso ci fanno derivare a 3-4 nodi. Nel frattempo Thierry, rischiando di farsi ammazzare dal tangone uscito di sede e che sbatte sulla coperta, corre all'avanti ad ammainare tutto, Paolo ha avviato il motore ed io sono al timone. Tutti sono in coperta, la metà all'avanti e la metà in pozzetto. Le due trinchette sono adesso per metà nell'acqua ed il tangone ne tira una verso il fon-

**Il comandante Erik Pascoli ha dovuto farsi calare in mare per sbrogliare una cima che si era avvolta al timone: le tre fotografie mostrano le varie fasi dell'impresa, resa più ardua da un mare gelido.**







Paolo Chanaz al timone del « Tauranga » durante una tempesta.  
In diverse occasioni, con mare molto forte di poppa,  
è stato necessario mettere al timone due uomini,  
perché uno solo non riusciva a resistere all'orzata.  
Le violente sollecitazioni cui il timone è stato sottoposto  
hanno provocato un'avaria che ha rallentato  
la marcia della barca, nella seconda metà della tappa.



**TAURANGA**





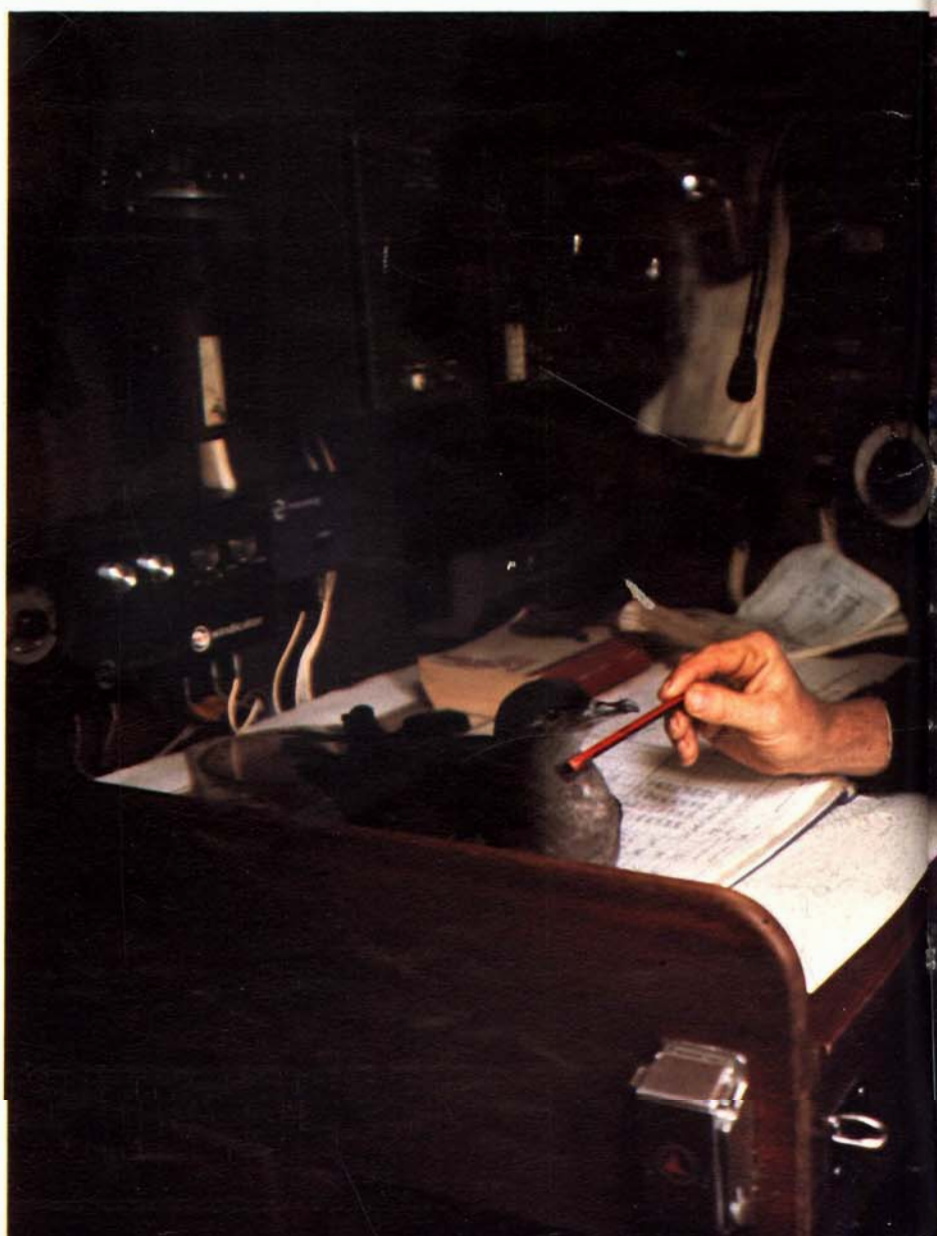
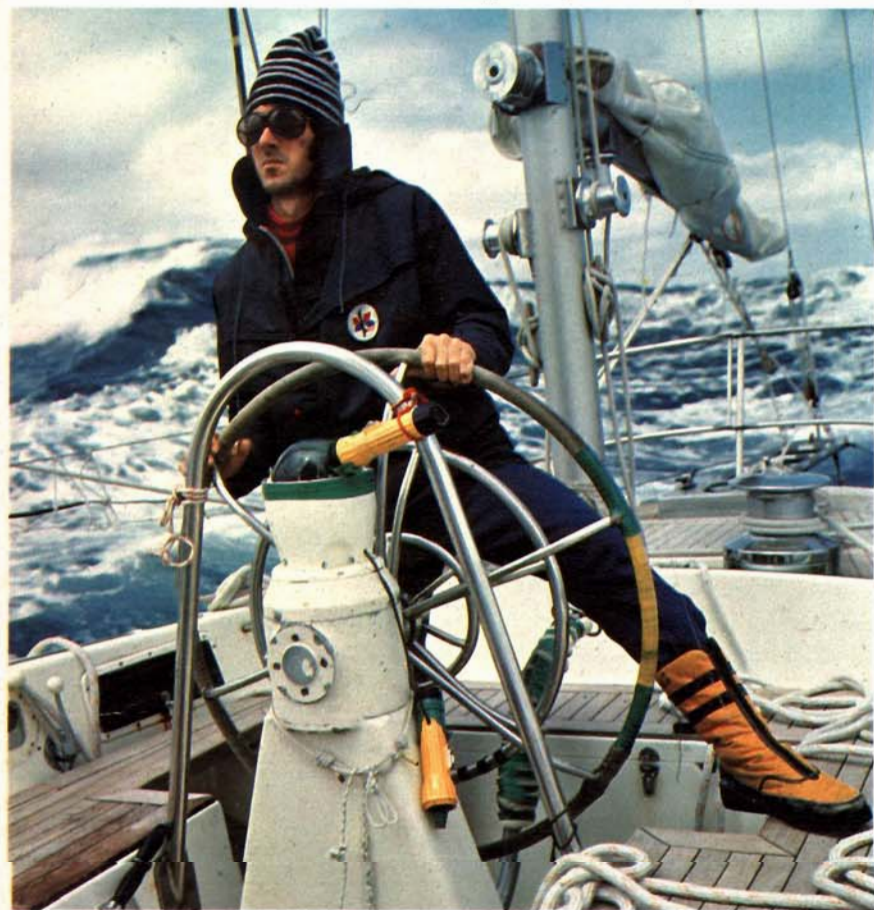
1980

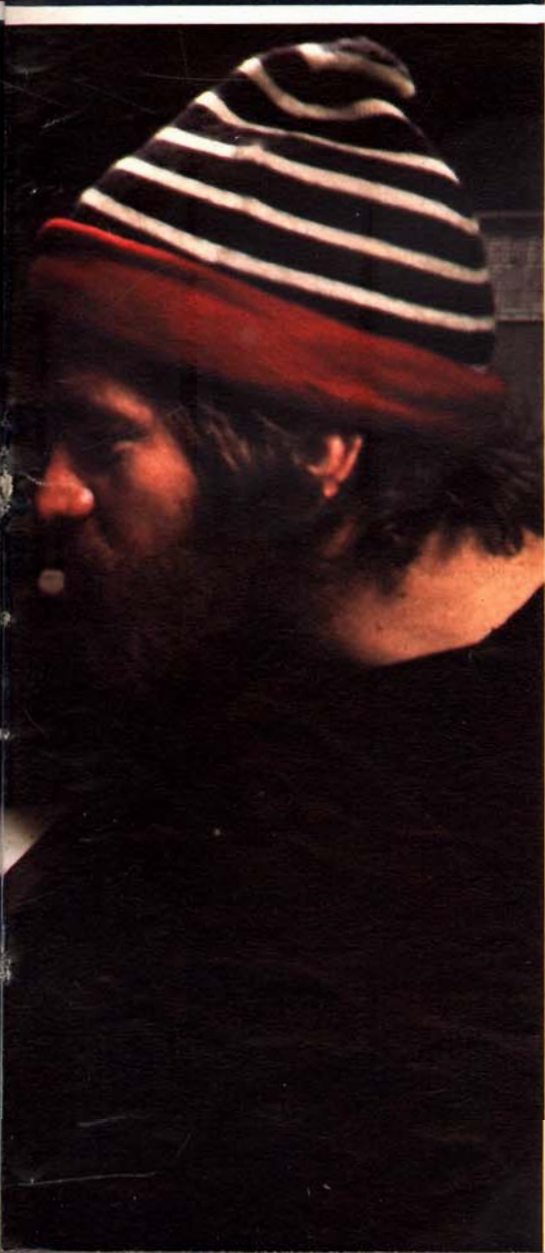
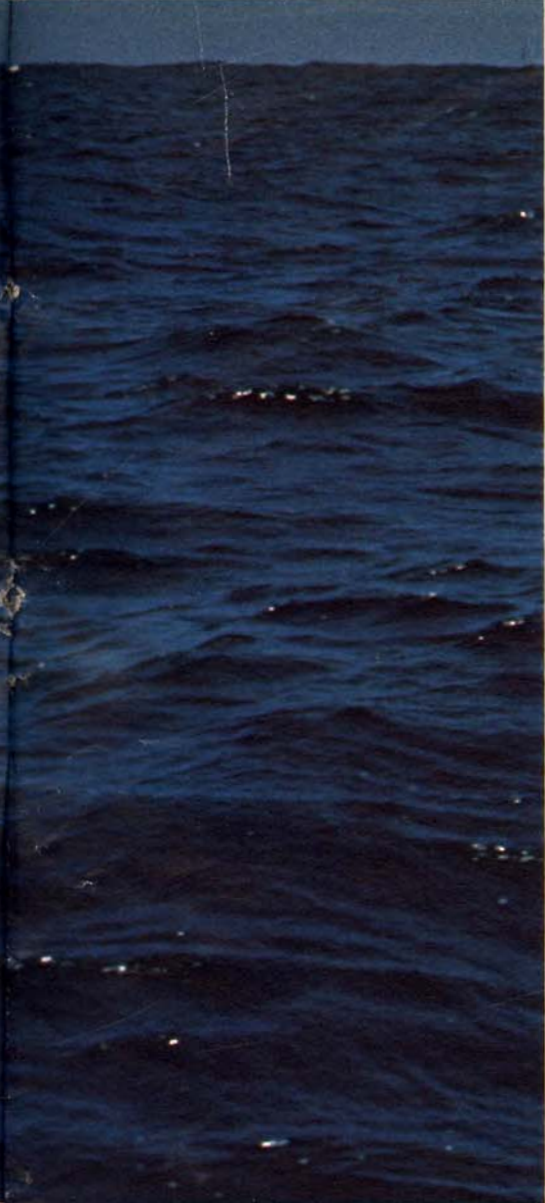


**Sopra: un globicefalo, balena di circa dieci metri di lunghezza, emerge dall'acqua a breve distanza dal « Tauranga ».**

**Sotto: Patrick Diebolt al timone con vento e mare forza sette. A destra: Pascoli gioca con un uccello marino, caduto sul ponte durante una notte di burrasca.**

**L'uccello, battezzato Marcel, è stato curato e rifocillato dall'equipaggio ed è rimasto a bordo due giorni prima di riprendere il volo.**





do rendendo il *Tauranga* ingovernabile: dò ordine di tagliare tutto e di issare randa e una trinchetta che teniamo sempre indragliata sullo stralutto. Il motore da solo non ce la fa neppure a mettere la prua al mare, tanto questo è forte. Mentre all'avanti si lavora freneticamente metto il motore a marcia indietro per ridurre lo scarroccio, poi viro col vento in poppa e con vele e motore cerchiamo di tornare indietro. Guido e Michel che non dovevano perdere di vista né Paul né la boa mi dicono che non vedono più nulla.

« Sono passati solo dieci minuti dal momento in cui Paul è caduto ma siamo già abbastanza lontani per rendere la ricerca difficilissima. Abbiamo di fronte un mare che fa paura e proprio in questi istanti rinforza ancora di più. L'anemometro segna 50-55 nodi e sul *Tauranga* si abbattono dei veri muri d'acqua verde e grigia. Leggo nello sguardo di alcuni la paura, soprattutto quando sbandiamo forte. Il mare che fino a poco fa ci era stato così amico si è rivoltato contro di noi e proviamo per lui un odio profondo. Paolo, un po' sotto *shock*, urla "mare bastardo", ed ha ragione perché esso respinge spietatamente ogni nostro tentativo di soccorrere Paul. Adesso tutta la barca vibra paurosamente ed il mare ingrossa a ogni istante. Patrick e Paolo si mettono in piedi sulla ringhiera di manovra intorno all'albero cercando di rivedere l'incerata rossa di Paul. I minuti diventano per noi ore, ci rendiamo conto che la vita del nostro compagno dipende dalla rapidità con cui riusciremo a individuarlo tra le onde. L'acqua è gelata da paralizzare, sul ponte siamo tutti mezzi svestiti e fradici, tremiamo dal freddo e questo ci fa capire ancor più quanto ogni istante di ritardo possa essere fatale. A un tratto Guido grida: "Vedo la boa!" e mi dice di continuare diritto. Dapprima io non riesco a scogerla perché sono troppo in basso, ma dopo una ventina di minuti la scorgo anch'io per un attimo sulla cresta di un'onda, da 100 a 200 metri sopravvento. Purtroppo Paul non c'è. I ragazzi mi dicono che la scotta della trinchetta, tendendosi, l'ha proiettato in aria due volte, e che la prima è ricaduto pesantemente sul ponte. Forse al momento di cadere in acqua aveva già perduto conoscenza. Incrociamo nella zona per altre due ore prima di darci per vinti: la barca comincia ad essere in serio pericolo e l'equipaggio che ha manovrato senza tregua è esausto. Siamo tutti sconvolti: uno per uno ci mettiamo a piangere, siamo completamente annichiliti, non sappiamo più che cosa fare. Lasciamo andare la barca alla deriva e la notte ci coglie senza che



abbiamo ancora issato una vela ».

Inutile dire che questo brano non ha la pretesa di fornire la spiegazione esatta della tragedia. Più che un rapporto, lo considero uno sfogo, scritto con gli occhi ancora pieni di lacrime, sotto l'impressione di quella che considero la più grande sciagura della mia vita di marinaio. L'istinto mi avrebbe suggerito, a questo punto, qualche reazione drammatica. Se sono riuscito a controllare i miei nervi, è stato soltanto perché, avendo la responsabilità del comando, ho voluto ad ogni costo evitare un nuovo trauma all'equipaggio. Infatti ci trovavamo a quasi 2.000 miglia dal porto più vicino, in mezzo a una tempesta, e se volevamo salvare noi stessi e la barca non potevamo perdere la bussola neppure per un istante.

I giorni successivi sono stati - sotto ogni rispetto - terribili. La perdita di Paul ci ha fatto precipitare in uno stato di semiabulia, da cui neppure le parole di incoraggiamento e di conforto che ci giungevano per radio dalle altre barche e dagli amici italiani riuscivano a trarci. Soltanto il 22, 72 ore dopo l'incidente, Patrick ha trovato l'energia per salire in testa d'albero e mettere in chiaro le drizze recise durante le manovre d'emergenza. Appena arrivato su, ci ha gridato: « Un attacco delle crocette è rotto e l'altro sta per

partire ». Il mare era ancora grosso, e la barca rollava con violenza. Tentare di riparare subito sarebbe stato una follia. Ho ordinato a Patrick di sospendere subito il lavoro e di tornare giù: sotto il suo peso, la crocetta avrebbe potuto cedere. Per sostituirlo, dovevamo fare rotta a nord e trovare una zona di calma.

Ma un'altra dura prova ci attendeva al varco. All'imbrunire del 24, il barometro è caduto nuovamente in picchiata e in men che non si dica il vento ha cominciato a soffiare così forte, che il nostro anemometro il quale registra fino a 70 nodi, si è bloccato a fondo scala. Ammainate tutte le vele, siamo fuggiti davanti al mare, ma ciò nonostante, durante la notte, le sole vibrazioni del sartame ci facevano sobbalzare sulle cuccette. Sotto la data 25-26, ho scritto nel giornale di bordo: « In questi due giorni la tempesta ha raggiunto il massimo della sua forza. Non credo di avere mai visto un mare simile, se non forse anni fa, davanti all'isola di Ouessant con il *Rondetto*. Il *Tauranga* è stato più volte coperto da grosse ondate e per diverse ore è stato necessario vuotare il pozzetto a secchiate perché gli ombrinali non ce la facevano più. Gli uomini in manovra, se non fossero stati legati come salami, sarebbero già stati strappati via dall'impatto dell'acqua. All'interno niente sta al proprio posto. La povera Zara è tutta un livido e per giunta si è rovesciata una pentola d'acqua bollente su un braccio. Tutti abbiamo i nervi a pezzi. Da un momento all'altro ci aspettiamo che la crocetta in avaria ceda e con essa forse anche l'albero. È terribile essere perfettamente consci di quello che rischiamo e non potere fare nulla. Questa seconda tappa è per noi maledetta ».

La burrasca è durata, sia pure con intensità variabile, fino alla sera del 28. Ma proprio quando, tornata la calma, ci apprestavamo a riparare le avarie subite e a riprendere la marcia a pieno ritmo, ci siamo accorti di un altro danno potenzialmente ancora più grave. A furia di essere sottoposto alle sollecitazioni delle onde australi, il settore di comando della timoneria ha preso gioco. Paolo, che conosce la barca meglio di tutti, si è calato nel suo ventre per controllare, e ne è tornato con un rapporto allarmante: i bulloni di serraggio del settore sull'albero non fanno più presa, bisognava cercare di bloccare l'asse del timone in qualche modo se non si voleva che, a furia di muoversi nella sua sede, esso provocasse danni gravissimi allo scafo. Con tre ore di lavoro estenuante, Paolo è riuscito a effettuare una riparazione provvisoria. Ma era chiaro che fino a

#### ORDINE DI ARRIVO DELLA SECONDA TAPPA CITTÀ DEL CAPO-SYDNEY

- 1) Sayula (Messico)
- 2) Grand Louis (Francia)
- 3) Kriter (Francia)
- 4) Second Life (G.B.)
- 5) Pen Duick VI (Francia)
- 6) Great Britain II (G.B.)
- 7) Guia (Italia)
- 8) CS & RB (Italia)
- 9) Adventure (G.B.)
- 10) British Soldier (G.B.)
- 11) Tauranga (Italia)
- 12) Copernicus (Polonia)

#### CLASSIFICA GENERALE DOPO

##### LA SECONDA TAPPA

1. Sayula - 2. Adventure - 3. Kriter - 4. Grand Louis - 5. Guia - 6. Second Life - 7. Great Britain II - 8. CS & RB - 9. British Soldier - 10. Tauranga - 11. Copernicus - 12. Otago.

## CHE COSA RACCONTEREMO AI NOSTRI FIGLI



### Thierry Vanier: disagi insopportabili

Il momento che non dimenticherò mai, di questa seconda tappa della regata intorno al mondo, è quando, dopo la caduta in acqua di Paul Waterhouse, sono corso da solo ad ammainare le trinchette gemelle che ci impedivano di virare: le vele erano rigide per il gelo, le mani mi facevano un male da morire, e avevo le tempie che mi martellavano per l'affanno. La manovra sarebbe stata ardua anche in condizioni normali, con vento di 50 nodi e mare impazzito era addirittura temeraria. Ma la coscienza che la vita del nostro compagno dipendeva dalla mia destrezza ha avuto su di me un effetto magico; e in tutta coscienza posso dire che quelle trinchette sono venute giù a tempo di primato.

Ma, con il passare degli anni, della tappa Città del Capo-Sydney, ricorderò soprattutto i disagi. Non credevo che la vita nei mari australi fosse così dura. Salsedine e freddo, per esempio, hanno macerato le mie mani al punto che in 45 giorni ho cambiato pelle tre volte. In tutto questo periodo, non mi sono cambiato una sola volta gli abiti, perché l'unica maniera di asciugarli era di tenerli addosso, a contatto con il corpo. Ogni volta che uscivamo sul ponte, ci infilavamo due cerate una sopra l'altra, ma ciò nonostante rientravamo bagnati fino alle ossa. Né, all'interno, c'era modo di asciugarsi o di riscaldarsi. La stufa si è rotta proprio quando sarebbe stata più necessaria e le infiltrazioni d'acqua nello scafo erano tali che dopo qualche tempo anche i vestiti custoditi in un doppio sacco di plastica prendevano la muffa. Negli ultimi giorni ero ridotto a sognare non già una bella ragazza o una buona bistecca, come sarebbe stato normale, ma solo un paio di lenzuola di bucato.

## Jean Noel Durand: morte di un amico

Era la sera del 26 novembre e mi trovavo nel quadrato a riposare. La radio era sintonizzata su Perth, perché volevamo ascoltare il bollettino meteorologico. Fuori, continuava a imperversare la tempesta nella quale, quattro giorni prima, era scomparso Paul Waterhouse. Avevamo tutti il morale a terra, e attendevamo con ansia una tregua nelle intemperie. Ma invece delle previsioni del tempo, dalla cassetta nera del Grundig uscì una voce concitata: « Messaggio urgente per il 33 Export. Vi preghiamo di comunicarci il nominativo dell'uomo caduto ieri in mare ». Dalla fionda risposta del veliero francese appresi che, dopo Paul, l'Oceano Indiano si era portato via anche il mio migliore amico, Dominique Guillet.

Dominique ed io abitavamo entrambi ad Angers, e avevamo cominciato a navigare insieme da ragazzini sulle acque della Loira. Avevamo pensato di affrontare anche il giro del mondo sulla stessa barca ed eravamo andati a chiedere in proposito il consiglio di Eric Tabarly. Soltanto all'ultimo momento le nostre strade si erano divise e io mi ero imbarcato sul Tauranga. Ma quasi ogni giorno continuavo a scambiare due parole con Dominique per radio, al termine dei frequentissimi contatti che Erik e Guido mantenevano con lui.

Confesso che, per le successive 48 ore, sono stato incapace di fare qualsiasi cosa. Sdraiato in cuccetta pensavo a Dominique e appena mi addormentavo cominciavo a sognare di lui. Se, in quel momento, avessi potuto abbandonare la regata, lo avrei fatto. Poi ho riflettuto che in una impresa come questa, la morte di uno o più uomini era forse inevitabile; e il dovere dei superstiti era di continuare per onorarne la memoria.



### Guido Piazzini: una barca speciale

Dopo la « Città del Capo-Sydney », sono arrivato a una conclusione: la barca più adatta per disputare una regata massacrante come questa non è un purosangue come il Tauranga, ma un cavallo da tiro solido e indistruttibile. In altre parole, almeno per le due tappe dei mari australi ci vorrebbe un'imbarcazione con albero più grosso e più basso, sartie più robuste e vele speciali, che sia in grado di navigare in sicurezza anche con mare e vento a forza 10. Troppo spesso, nelle scorse settimane, abbiamo avuto l'impressione di non essere più padroni della barca: quando il mare ci afferrava e ci lanciava a 16 nodi sulla cresta delle onde, il margine di sicurezza era troppo piccolo. Né, in caso di sciagura, potevamo contare su un adeguato servizio di assistenza. Dal centro dell'Oceano Indiano, era pressoché impossibile contattare il mondo civile: radio Perth e radio Capetown non rispondevano quasi mai alle nostre chiamate e le comunicazioni con le altre barche avvenivano soltanto a ore fisse. Credo che il comitato organizzatore avrebbe avuto il dovere di procurarsi l'assistenza di una nave da guerra in grado di portare rapidamente soccorso a chi si fosse trovato in difficoltà.

Infine, ritengo che abbiamo tutti presunto troppo dalla nostra capacità di sacrificio. Per quanto abituati ai disagi del mare, non siamo dei bruti: e vivere per sei settimane con la barca saturata di umidità, panni sempre bagnati addosso a una temperatura tra i 7 e i 12 gradi, senza un impianto di timoneria interna a cui ricorrere nei momenti di maggior pericolo, ha finito col logorare la nostra resistenza. Se a Sydney ho deciso di abbandonare la corsa, è stato per il bisogno di sentirmi di nuovo un essere umano.

*I sette membri dell'equipaggio rievocano gli episodi che più li hanno colpiti durante la seconda tappa del giro del mondo. Su un punto tutti sono d'accordo: nessuno si aspettava che la navigazione nei mari australi fosse così dura.*



## Patrick Diebolt: 18 nodi senza vele

Se, prima della partenza da Portsmouth, mi avessero detto che un giorno il Tauranga avrebbe fatto diciotto nodi a secco di tela, non ci avrei creduto. Eppure è successo: è stata una sensazione unica, nello stesso tempo meravigliosa e spaventosa. Meravigliosa, perché l'ebbrezza della velocità arriva a intossicare non solo i piloti di formula 1, ma anche i marinai; spaventosa, perché mentre la barca procedeva come una pallottola in una specie di canale nero, mi rendevo nettamente conto di non governarla più.

L'episodio è accaduto circa al centro dell'Oceano Indiano. Dopo una vertiginosa caduta del barometro, il vento è salito quasi di colpo da 30 a 60 nodi, e abbiamo fatto appena in tempo ad ammainare tutte le vele prima che la bufera ce le strappasse. I veri guai, tuttavia, sono cominciati alcune ore più tardi, quando, caduto un poco il vento che nei mari australi ha l'effetto di appiattire le onde, l'Oceano ha potuto scatenarsi in tutta la sua potenza con cavalloni di 10-12 metri. Ma le onde più alte non erano le più temibili. A mettere in difficoltà il timoniere erano le onde anomale, che arrivavano in una direzione diversa dalle altre; e quelle formate da tre creste successive, che imprimevano alla barca uno slancio incontrollabile.

È stato uno di questi mostri a spingerci a diciotto nodi, per un tempo che è stato di pochi secondi, ma che a me è parso infinito. Poi, l'onda si è rotta sul ponte con un fragore di tuono. Probabilmente, se non fossi stato protetto dall'albero di mezzana, mi avrebbe spezzato la schiena. Ma me ne sarebbe importato fino a un certo punto, perché ormai avevo visto tutto quel che un marinaio può vedere.



## Zara Pascoli: un giorno di felicità

Fra tanti brutti ricordi, voglio rievocarne uno bello: la festa che abbiamo organizzato per il passaggio del 40° parallelo. Era una di quelle rare giornate in cui ogni cosa sembra andare per il verso giusto. La vigilia, avevamo stabilito il nostro primato assoluto per 24 ore di navigazione, 240 miglia. Dal confronto delle posizioni risultava che eravamo secondi in tempo compensato. La sera era dolce, intorno a noi il mare pullulava di delfini, bianchi e neri che sembravano ballare al ritmo della musica napoletana che stavamo suonando a tutto volume. Per brindare, avevamo un magnum di champagne, regalato in Bretagna da un marinaio che, da giovane, soleva pescare in questi mari. Tutti erano di ottimo umore, ed il più allegro di tutti era proprio Paul Waterhouse, che, provenendo da una barca dove imperava la disciplina militare, non cessava di meravigliarsi di quanto rilassata e libera fosse la vita sul Tauranga. « Sai », continuava a dirmi, « questi sono i giorni più belli della mia vita. »

Tre giorni dopo, il povero Paul non c'era più, e per noi era cominciato un lungo calvario. Non dimenticherò mai le terribili ondate che si abbattevano sul ponte mentre cercavamo di rimontare il vento per cercare il nostro compagno e poi le altre, ancora più grandi, che ci inseguivano mentre a secco di vele fuggivamo dalla tempesta. Quando il pozzetto si è riempito d'acqua fino all'orlo, il cuore mi si è fermato e ho avuto bisogno di una intera giornata per riprendermi. Per giorni e giorni non sono neppure salita in coperta, completamente presa dal mio lavoro di vivandiera. Per un momento, ho pensato di abbandonare la barca, a Sydney. Ma poi ho deciso che, finché Erik resisteva, dovevo tener duro anch'io.

## Michel Ribet: l'alba della paura

Non ho nessuna vergogna a confessarlo: durante la tappa Città del Capo-Sydney ho provato la più grande paura della mia vita. È stato all'alba del 26 novembre, una settimana dopo la morte di Paul Waterhouse. Ero di guardia insieme con Patrick, lui al timone, io all'interno della barca, pronto a balzar fuori in caso di bisogno. Il mare era molto grosso, e cominciamo a imbarcare acqua da poppa. A un tratto, attraverso il boccaporto di plexiglas, ho visto comparire alle nostre spalle un'onda di proporzioni immani, che prima si è impennata come un cavallo davanti a un ostacolo, e poi si è rovesciata sul Tauranga coprendolo fino all'altezza delle prime crocette. Patrick è sparito sotto la massa d'acqua, e dopo pochi secondi è riemerso con gli occhi sbarrati, aggrappato alla ruota con la forza della disperazione. Nel pozzetto era entrata più di una tonnellata d'acqua, che sbilanciava pericolosamente all'indietro lo scafo. Per scolare attraverso gli ombrinali, avrebbe impiegato almeno cinque minuti. Ma se nel frattempo fossimo stati investiti da un'altra onda gigante, il peso dell'acqua avrebbe impedito alla poppa di sollevarsi e, con ogni probabilità, ci saremmo rovesciati.

C'era una sola cosa da fare: vuotare il pozzetto con il secchio il più rapidamente possibile. Patrick mi ha detto più tardi che, vedendomi al lavoro, aveva l'impressione di assistere a un film girato al doppio della velocità normale.

Per quella volta, ho vinto io. Ma in genere in mare la paura si accompagna a una sensazione di impotenza: « Puoi essere bravo finché vuoi » pensi « ma contro forze simili è inutile lottare ».



## Paolo Chanaz: l'assalto delle balene

L'avvenimento che ha condizionato tutta la nostra regata è stato - inutile ripeterlo - la morte di Paul Waterhouse. Per me il trauma è stato tale che, dopo la tragedia, non osavo più mandare i ragazzi della mia guardia a prua per timore di un nuovo incidente. E di notte, quando non riuscivo a vederli, continuavo a rivolgergli loro delle domande per essere sicuro che fossero sempre al loro posto. Ma l'attimo di maggiore spavento credo di averlo provato quando siamo andati ad urtare il dorso di una balena. La barca si è fermata con un gran colpo, l'albero si è come inarcato in avanti e per alcuni secondi siamo rimasti tutti a contemplare affascinati un cetaceo di circa venti metri di lunghezza che, disturbato nel suo riposo, stava esaminando la possibilità di compiere le sue vendette. Insieme con la sua compagna si è prima immerso, poi è riaffiorato cinquanta metri dietro di noi, poi si è diretto minacciosamente verso il Tauranga con il dorso che, affiorando tra le onde, alzava una scia come un motoscafo. Soltanto all'ultimo istante le due balene hanno rinunciato all'attacco: sarebbe bastato un colpo di coda per sfasciarci lo scafo.

Pochi giorni dopo un altro gruppo di una decina di cetacei ha improvvisamente attaccato un branco di delfini che stava danzando intorno al Tauranga. In un gran ribollire d'acqua, i bestioni, che misuravano una dozzina di metri di lunghezza, sono passati più volte sotto la nostra chiglia facendoci passare momenti assai poco allegri.

Pensavamo che si trattasse di orche, gli animali più feroci e pericolosi degli oceani. In realtà, erano innocui globicefali; ma ce ne siamo accorti soltanto consultando *Il libro delle balene* quando i bestioni si erano già allontanati.





**A sinistra: il « Tauranga » naviga sotto trinchette gemelle, la velatura più adatta con vento forte di poppa. Sopra: la Piramide nera, uno scoglio dalla fama sinistra nello stretto di Bass, tra l'Australia e la Tasmania.**

*segue dalla pagina 47*

Sydney avremmo dovuto procedere a velocità ridotta. Vedere avanzare il *Tauranga* a 4-5 nodi invece degli 8 o 10 possibili faceva veramente male al cuore; dopo la tragedia di Paul, che continuava a pesare su di noi come un incubo, la coscienza di non avere più alcuna possibilità di rimontare ha dato il colpo finale alla nostra capacità di reazione. Per questo, sotto il profilo strettamente agonistico, io considero « finita » la seconda tappa del *Tauranga* con quell'ultimo giorno di novembre, e per le restanti tre settimane mi limiterò a riferire alcuni episodi essenziali, come li ho annotati nel mio diario.

**3 dicembre** - Finalmente decidiamo di tentare la riparazione delle crocette. Con un mare ancora a forza sei, l'impresa si presenta molto rischiosa, ma non abbiamo altra scelta, perché conti-

nuando a procedere al rallentatore rischiamo di arrivare alla mèta quando gli altri sono già ripartiti alla volta di Rio. Per tutta la giornata, Patrick e Paolo si avvicinano sull'albero fissando perni, lubrificando bozzelli e rifoderando tutte le parti che potrebbero rovinare le vele. Per completare l'opera, io mi faccio calare in acqua per sbrogliare una cima avvolta intorno alla pala del timone che rischiava di bloccare tutto. L'acqua è così fredda, che Patrick, a mia insaputa, prepara una iniezione cardioattivante nel caso che mi prenda un collasso. Ma me la cavo con poche immersioni e ritorno a bordo senza aver bisogno di assistenza.

**4 dicembre** - Oggi è il compleanno di Paolo, e vorremmo festeggiarlo come si deve. Ma proprio quando ci accingiamo a farlo, scopriamo che il timone ha ripreso gioco e bisogna ricominciare i lavori da capo.

**5 dicembre** - A una ulteriore ispezione, scopriamo che l'avaria è ancora più seria di quanto pensassimo. Ormai l'acqua filtra tra la vetroresina e la bussola di guida dell'albero. Mentre cerchiamo disperatamente un rimedio, diminuiamo anche la velatura per di-

minuire lo sforzo sul timone. Ma se ci assalisse una tempesta potrebbe rompersi tutta l'incernieratura e noi potremmo perfino trovarci nella necessità di lasciare andare a fondo la pala per evitare che l'asse, facendo leva nell'acqua, apra uno squarcio nello scafo.

**7 dicembre** - Siamo riusciti a sistemare la timoneria un po' meglio; incastrando tanti piccoli tacchetti di legno alle due estremità dell'asse e limitandone così il gioco. La riparazione sembra tenere, anche se i tacchetti si consumano con grande rapidità e devono essere cambiati in continuazione.

**12 dicembre** - Da quattro giorni procediamo con difficoltà lungo la costa meridionale dell'Australia, tra frequenti banchi di nebbia, e con un fastidioso mare di poppa. I timonieri sono spesso costretti a lasciare partire il *Tau-*





# TAURANGA

ranga all'orza per non forzare sul timone e perciò continuiamo a perdere terreno. Il mare ha un aspetto lugubre che non contribuisce certo a sollevarci il morale. Nel tentativo di circoscrivere un anticiclone, ci siamo portati di nuovo molto a sud, al punto che credo dovremo rinunciare a passare nello stretto di Bass e circumnavigare la Tasmania.

**14 dicembre** - Il vento è cambiato, e anche noi dobbiamo cambiare rotta. Dopo tutto, passeremo nello stretto, anche se a questo punto ciò significa allungare il percorso. Per la prima volta in quasi un mese, c'è un bel sole e possiamo portare in coperta vele, materassi, pantaloni, cuscini e pullover nel tentativo di farli asciugare. Sembra di rinascere.

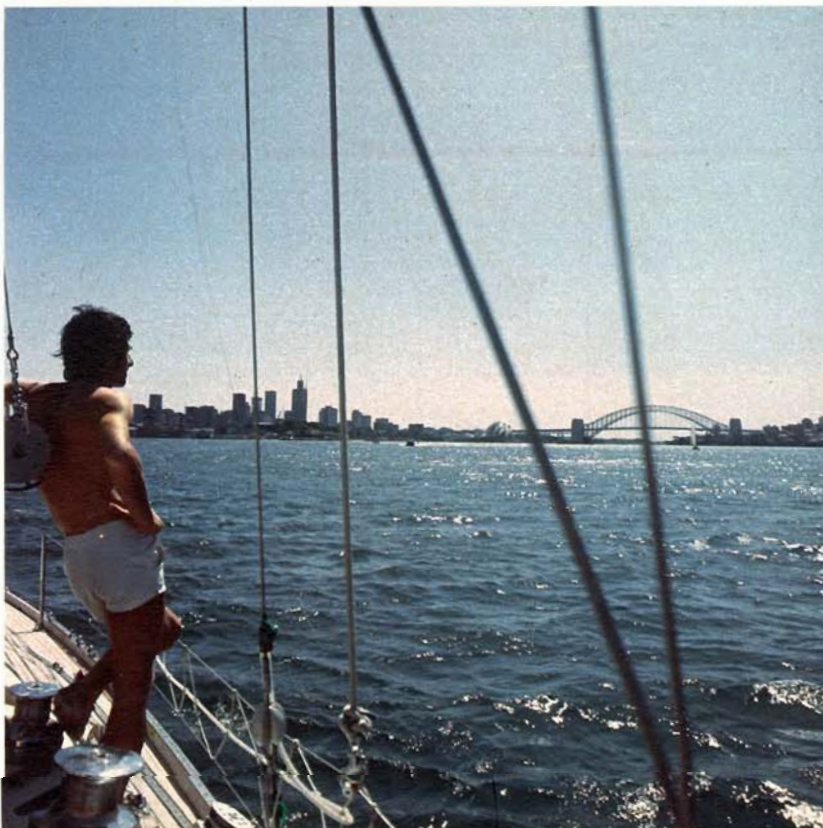
**16 dicembre** - Durante la notte, ci ingaggiamo nello stretto di Bass. Il vento mi ha imposto di imboccarlo dalla parte più pericolosa, che il libro delle istruzioni nautiche definisce « passaggio sconsigliato, utilizzato soltanto da vascelli pratici del luogo ». Ma non abbiamo scelta: se il vento regge, tutto bene, se cade, la corrente rischia di buttarci in poco tempo sulle secche.

La notte è nera come la pece: l'unico nostro punto di riferimento è il faro di Stokes Point sull'isola di King, purtroppo insufficiente a fissare con esattezza la nostra posizione. Frughiamo l'oscurità con i binocoli alla ricerca della famigerata « Piramide nera », uno scoglio lungo 200 metri ed alto quaranta che si trova proprio in mezzo allo stretto e sul quale si sono infranti in passato innumerevoli vascelli. Abbiamo la fortuna di vederlo con un certo anticipo e gli sfiliamo accanto mezz'ora dopo a circa 500 metri di distanza. Il suo aspetto sinistro e il rumore della risacca che vi si infrange contro incutono un autentico timore. Nonostante il vento in poppa, il *Tauranga* avanza con difficoltà, perché una forte corrente crea una serie di gorgi. Tutta la barca vibra e sussulta, le vele sventate di continuo sollecitano al massimo il sartame e viviamo di nuovo nell'incubo che il timone si spacchi.

**18 dicembre** - Siamo, finalmente, fuori dallo stretto, ma adesso abbiamo il vento contro. Soltanto a tarda sera riusciamo a doppiare il capo Howe, estremità sudorientale dell'Australia, e a



**In alto: il « Tauranga » rimonta faticosamente di bolina la costa orientale dell'Australia. Sotto: l'arrivo della barca a Sydney, nelle prime ore del pomeriggio di venerdì 21 dicembre.**



iniziare la marcia di avvicinamento a Sydney.

**19 dicembre** - La giornata è completamente senza vento, e restiamo malamente piantati a meno di 200 miglia dal traguardo. Quest'ultima disavventura proprio non ci voleva. Siamo stanchissimi, demoralizzati, con i nervi a brandelli. Il colpo di grazia viene la sera, quando ci ritroviamo nel mezzo di una corrente contraria di 3 nodi e cominciamo a derivare indietro.

**20 dicembre** - Il destino continua ad accanirsi contro di noi. Dopo qualche piccolo progresso durante la mattinata, rimaniamo in bonaccia davanti alla cittadina di Wollongong, a 30 miglia da Sydney. Vediamo la gente sulla spiaggia, le automobili, i bambini che giocano, sentiamo rumori che avevamo quasi dimenticato, ricominciamo a prendere contatto con la civiltà, ma non avanziamo. È una autentica beffa: ogni ora che passa, è un'ora in meno che abbiamo a disposizione per le riparazioni. E ci sono le feste di Natale in mezzo.

**21 dicembre** - Finalmente, dopo 45 giorni di navigazione, la baia di Sydney. Tagliare il traguardo è come liberarsi da un incubo.

Quando leggerete queste righe, noi saremo già partiti per la terza tappa, Sydney-Rio de Janeiro, via il temibile capo Horn. Per fortuna, grazie alla buona volontà e alla perizia delle maestranze australiane, che hanno lavorato sul *Tauranga* senza interruzione fino alla vigilia della partenza, abbiamo potuto riparare il timone alla perfezione e rimetterci in mare con la barca in perfetto ordine. La mia intenzione era di compiere tutto il giro del mondo con il medesimo equipaggio, ma questo si è rivelato irrealizzabile. Questa corsa è troppo dura, troppo logorante per uomini normali. Dopo Serge, Bob e Pascal, che sono sbarcati a Città del Capo, a Sydney ci hanno lasciato anche Guido, Paolo e Thierry. Del gruppo partito da Portsmouth l'8 settembre, restiamo solo Zara, Patrick, Dudu ed io. Al posto di coloro che sono scesi sono saliti due italiani, il mio amico Edo Guzzetti, Marco Galimberti e un neozelandese, John Dean. Sono contento di avere a bordo uomini freschi, perché con quel che ci aspetta nell'Oceano Pacifico, ne avremo bisogno. La regata è ancora lunga, ed aperta a qualsiasi risultato. Con una barca che ha già alle spalle 25.000 miglia tirate alla morte, dovremo badare a non commettere imprudenze. Ma certo, darei non so che cosa per vincere almeno una piccola coppa, da offrire, come nostro omaggio, alla famiglia del povero Paul.

**Erik Pascoli**



## SOMMARIO

N. 1215 - Vol. XCIV - Milano - 13 gennaio 1974 © 1974 EPOCA - Arnoldo Mondadori Editore

	<b>3</b>	LETTERE AL DIRETTORE
	<b>5</b>	ITALIA DOMANDA
Ricciardetto	<b>8</b>	MEMORIA DELL'EPOCA
Angelo Conigliaro	<b>11</b>	LA NOSTRA ECONOMIA
	<b>12</b>	CHE COSA SUCCEDDE
Domenico Bartoli	<b>14</b>	L'ITALIA ALLO SPECCHIO
P. Z.	<b>16</b>	CORRIERINO DI ROMA
Pietro Zullino	<b>18</b>	FIUMICINO: UN UFFICIALE ACCUSA IL GOVERNO
	<b>20</b>	FRUTTERO & LUCENTINI PRIGIONIERI DI GHEDDAFI
Giorgio Torelli	<b>22</b>	TUTTI I BABBI PER GIGLIOLA
Piero Fortuna	<b>27</b>	BISTECCHIE DAL SUD?
Raffaello Ubaldi	<b>32</b>	LA SPAGNA AL BUIO
L. Caputo-E. Pascoli	<b>37</b>	LA TAPPA MALEDETTA DEL «TAURANGA»
	<b>54</b>	ARTICO: ULTIMO PARADISO
	<b>60</b>	VIVISEZIONE: SI CONCLUDE IL DIBATTITO
Giorgio Torelli	<b>62</b>	LE POESIE D'AMORE DI GINO CERVI
Carlo Maria Pensa	<b>65</b>	IL CORAGGIO D'ESSERE UN ATTORE INCOERENTE
Raymond Cartier	<b>66</b>	L'AVVENTURA DI NIXON (2)
Gualtiero Tramballi	<b>74</b>	UNA GIORNATA COL CAMPIONE: MARZORATI
	<b>78</b>	SVAGO
Roberto Cantini	<b>80</b>	RISCOPERTO IL MANZONI PIÙ SEGRETO
Domenico Meccoli	<b>81</b>	FELLINI, PAPILLON, CELENTANO E J. BOND
Giorgio Torelli	<b>84</b>	«FACCIA DA RECESSIONE» IN TV
	<b>85</b>	I PROGRAMMI RADIO E TV
	<b>86</b>	5 MINUTI D'INTERVALLO



In questo numero: un servizio esclusivo con drammatiche rivelazioni sulla strage di Fiumicino; un'inchiesta sulla crisi della carne; e, in sedici pagine a colori, la cronaca dei momenti terribili vissuti sul «Tauranga».

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 «Negozii 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. Quantai 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

CHE NE PENSI?

## DOPO LA MORTE



I due ragazzi mi fissavano con gli occhi spalancati. Capivano che stavo per dirgli qualcosa di grave.

I gioiosi raggi del sole autunnale illuminavano fiocamente gli angoli del salotto. La giovane madre dei ragazzi stava un po' nell'ombra e osservava trattenendo il respiro.

«Ragazzi, vostro padre è morto» dissi.

Cosa potevo dire di più? Dove stava ora il loro babbo? Essi lo ricordavano malato, sì, ma sorridente e pieno di promesse. Gli avrebbe comprato un cucciolo appena fosse tornato dall'ospedale. Li avrebbe anche portati alla giostra.

Ma ora era «morto». Fortunatamente, i ragazzi non hanno paura della morte. Per loro, la parola non ha lo stesso significato che per un grande. Però, la realtà era questa: «Vostro padre non è più qui con voi. Non lo rivedrete più finché sarete sulla terra».

Non ho dovuto, né ho potuto, fermarmi là. Ho ricordato ai due ragazzi, troppo stupiti per piangere, che Gesù Cristo disse una volta a due sorelle il cui

fratello era appena morto: «Io sono la resurrezione e la vita; chi crede in me non morrà mai!».

E' stata una bugia pia? Era la verità? Anche Gesù è morto. Ma è anche risuscitato. E l'apostolo Paolo esclamò in una sua lettera: «O morte, dov'è la tua vittoria?» E scrisse ancora: «Cristo è risuscitato dai morti, primizia di quelli che dormono», cioè il primo fra quanti altri, ora morti, saranno un giorno risuscitati.

Ma dove vanno i nostri cari dopo la morte? Sono consci? Ci possono vedere? Vi sono dei motivi logici per credere all'aldilà? Esistono davvero il paradiso e l'inferno?

Se vuoi conoscere delle risposte semplici e chiare, e piene di comprensione, alle tue tante domande e dubbi, ti spedirò gratuitamente il libriccino «Dopo la morte», scritto apposta per questo scopo. Ho già aiutato molte persone a trovare una fede sicura, in mezzo alle incertezze che ci circondano.

Mi auguro di potere fare lo stesso per te.

GUGLIELMO

Se desideri ricevere l'interessante libriccino offerto gratuitamente qui sopra, richiedimelo indirizzando a:

**LA VOCE DEL VANGELO**

Via Pozzuoli, 9/G11 - 00182 Roma

Promotion

## I capelli segnalano il grado di inquinamento dell'aria

Era dell'inquinamento; così potrebbe essere chiamato il periodo in cui oggi viviamo. L'inquinamento è il principale problema della nostra società; tutto ciò che ci circonda può essere contagiato e noi in questo ambiente dobbiamo viverci. I nostri capelli sono diventati l'ideale deposito delle più diverse sostanze presenti nell'aria come polveri, residui del fumo, smog, e di conseguenza sono un nuovo strumento per verificare l'intensità di tale fenomeno. Quanto più rapidamente i nostri capelli ci appariranno pesanti, opachi, sporchi, quanto prima dobbiamo intervenire liberandoli da tutte le impurità, lavandoli ogni giorno. Però uno shampoo tutti i giorni non è consigliabile perché l'acqua macera il capello e

l'abuso del tradizionale shampoo può danneggiare il cuoio capelluto. Occorre un nuovo mezzo. Ed ecco allora una novità assoluta, coperta da brevetto, che permette di pulire i capelli tutti i giorni senza uso di acqua: è lo Shampoo Bipantol. Questo nuovo preparato è a base alcolica, quindi di rapida evaporazione, pratico, moderno e di semplice uso. Basta versare sui capelli Shampoo Bipantol e massaggiare, quindi asciugarli con l'asciugamano. Saranno così asportate tutte le impurità sollevate dall'azione del prodotto. Rispettando queste semplici norme avrete capelli puliti, morbidi e soffici.

Shampoo Bipantol che è indicato anche per bambini, è in vendita in tutte le farmacie.