

# EPOCA

Settimanale politico di grande informazione

DIRETTORE RESPONSABILE DOMENICO AGASSO

## SOMMARIO

N. 1218/1219 - Vol. XCIV - Milano - 10 febbraio 1974 © 1974 EPOCA - Arnoldo Mondadori Editore

	<b>3</b>	LETTERE AL DIRETTORE
	<b>5</b>	ITALIA DOMANDA
Angelo Conigliaro	<b>7</b>	LA NOSTRA ECONOMIA
Ricciardetto	<b>10</b>	MEMORIA DELL'EPOCA
Domenico Bartoli	<b>13</b>	L'ITALIA ALLO SPECCHIO
	<b>14</b>	CHE COSA SUCCEDDE
Pietro Zullino	<b>20</b>	TUTTI ASPETTANO MAGGIO
Enrico Nassi	<b>22</b>	BREZNEV A ROMA
Marzio Bellacci	<b>24</b>	LE DUE TRINCEE DEL REFERENDUM
Alberto Bains	<b>26</b>	SUEZ: SECONDA VITA
	<b>28</b>	IL TACCUINO DI SPADOLINI
Giuseppe Grazzini	<b>30</b>	ORMAI I DERUBATI TRATTANO CON I LADRI
Ulrico di Aichelburg	<b>34</b>	LA NOSTRA SALUTE
Liana Bortolon	<b>38</b>	L'ARTE IN GARAGE
Ariberto Segàla	<b>45</b>	<b>I PARCHI NAZIONALI D'EUROPA: LA CAMARGUE</b>
Livio Caputo	<b>62</b>	ABBIAMO PASSATO CAPO HORN
	<b>70</b>	FORD IN AUTUNNO ALLA CASA BIANCA?
Raffaello Ubaldi	<b>74</b>	SI FORMA NEI LAGER LA RUSSIA DI DOMANI?
	<b>78</b>	LE MEMORIE DI FRUTTERO & LUCENTINI (4)
Gualtiero Tramballi	<b>80</b>	UNA GIORNATA COL CAMPIONE: CHINAGLIA
	<b>87</b>	SVAGO
Luigi Baldacci	<b>90</b>	UN CRITICO COL SENTIMENTO DELLA REALTÀ
Carlo Maria Pensa	<b>92</b>	IL DRAMMA SEGRETO DI PAVESE
Domenico Meccoli	<b>95</b>	UNA PARABOLA PER EMIGRANTI
Teodoro Celli	<b>98</b>	IL « WOZZECK » DI ALBAN BERG
Giorgio Torelli	<b>101</b>	I TRENI POPOLARI DEL CAPOSTAZIONE BERNABEI



In questo numero il secondo inserto della serie dedicata ai parchi nazionali d'Europa e, in dono ai lettori, la mappa del Parco nazionale della Camargue, il regno dei cavalli selvaggi. (Foto di copertina: Mario De Biasi).

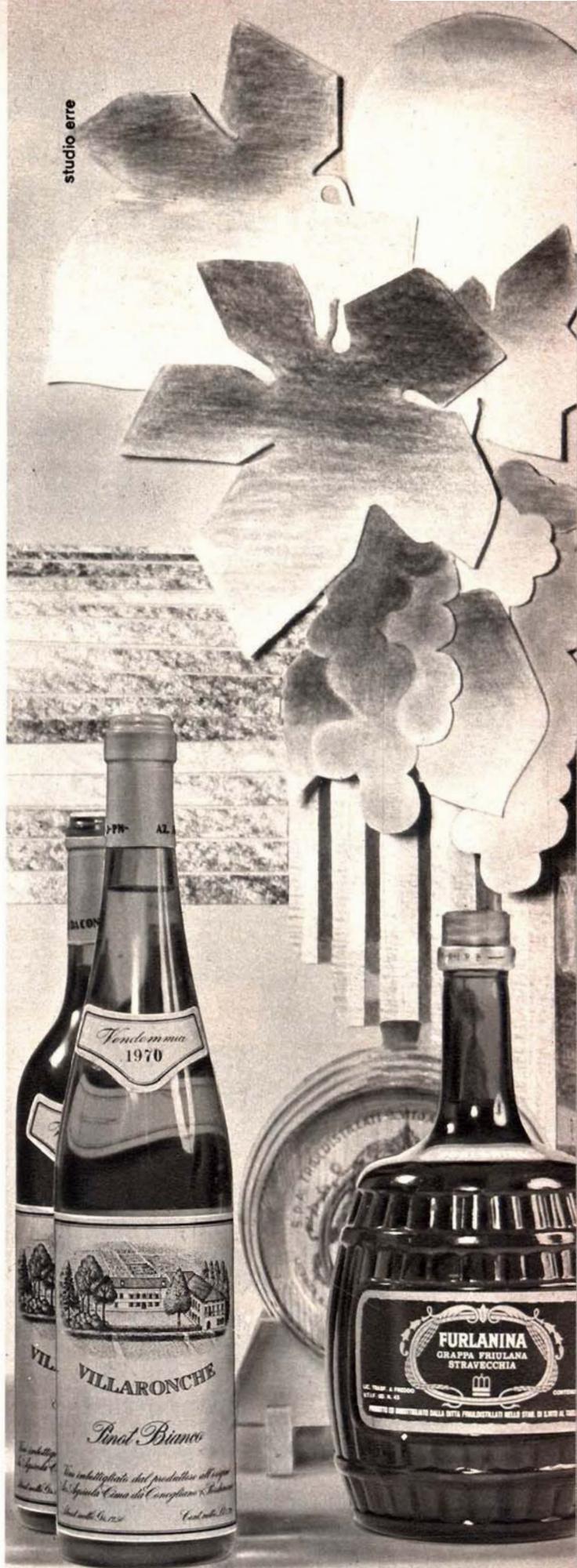
Redazione, Amministrazione, Pubblicità: via Bianca di Savoia 20, 20122 Milano - Tel. 8384 - Ufficio Abbonamenti: tel. 7389551/2/3/4 - Indirizzo telegrafico: EPOCA - Milano Telex 31119 Epoca, Redazione romana: v. Sicilia 136/138, 00187 Roma - Tel. 46.42.21/47.11.47 - Indirizzo telegrafico: Mondadori-Roma. 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 268/70, 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; 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

studio erre



## PROPRIO COSÌ

PER PRODURRE  
LA GRAPPA FURLANINA  
ED I VINI VILLA RONCHE  
PINOT TOCAI MERLOT  
CABERNET REFOSCO

AZIENDA AGRICOLA  
DISTILLERIA  
ORGANIZZAZIONE COMMERCIALE  
FRIULDISTILLATI s.p.a.  
AZIENDA VERDE

PER RADIO DA ERIK PASCOLI

# Abbiamo passato Capo Horn

Il "Tauranga" ha doppiato l'ostacolo più terribile della regata intorno al mondo. Raccontiamo il romanzo del "passaggio a sud ovest", lungo il quale sono affondate nel corso di tre secoli e mezzo oltre duecento navi.

di LIVIO CAPUTO

**P**er una coincidenza singolare, il *Tauranga* è arrivato all'altezza di Capo Horn il 31 gennaio, esattamente 348 anni dopo che Guglielmo Schouten e Isacco Lemaire scoprirono la « implacabile sentinella dei mari australi ». Il tempo è stato clemente con Erik Pascoli e i suoi uomini, come lo fu nel 1616 con i due navigatori olandesi: venti forti, onde maestose, temperatura rigida, ma nessuna delle spaventose tempeste che hanno creato a questo nero scoglio all'estremità meridionale del Continente americano la reputazione del *killer*.

« L'approccio all'ostacolo più temuto della regata intorno al mondo » ci ha comunicato Erik per radio « è stato assai meno ar-

duo del previsto. Dopo due settimane trascorse tra le nebbie e i ghiacci, non lontano dal Circolo polare antartico, abbiamo perfino avuto una giornata di sole tiepido, che ci è servita ad asciugare un po' la barca. Siamo in sesta o settima posizione, il *Tauranga* si comporta ottimamente, il morale dell'equipaggio è altissimo ».

« L'esperienza insegna » ha commentato Sir Alec Rose, uno dei dieci navigatori che hanno doppiato l'Horn in solitario « che in questa regione del globo ci sono, sotto il profilo meteorologico, anni cattivi e anni buoni. Anni cattivi furono, per esempio, il 1856, il 1885, il 1905 e il 1908, durante i quali le acque dell'Oceano australe inghiottirono complessivamente una ventina di navi. Il 1974 sembra invece un an-

no buono: e speriamo che si conservi tale almeno fino a quando tutte le barche in corsa avranno lasciato alle spalle le latitudini pericolose ».

« Il Capo Horn » si legge nelle *Istruzioni nautiche* « è un'isola rocciosa che si erge dal mare fino a 424 metri di altezza, a 56°58' di latitudine Sud e 69°38' di longitudine Ovest. Alla sua sommità si trova un faro della Marina Cilena. Per convenzione, il Capo divide le acque dell'Oceano Atlantico da quelle dell'Oceano Pacifico. Nella regione, prevalgono i venti occidentali, che frequentemente raggiungono i valori massimi della scala Beaufort. Altrettanto pericolosi per la navigazione sono gli improvvisi venti locali che scendono dalle montagne della Terra del Fuoco, chiamati

*williwaws*. Anche nei periodi di calma, bisogna guardarsi dalle correnti, che tendono a gettare a riva i natanti, e dagli *icebergs*, che in certi periodi dell'anno stringono le coste d'assedio. »

Ma sono soprattutto le condizioni del mare che hanno alimentato la leggenda di Capo Horn. Nel suo bellissimo volume *Lungo la rotta dei clipper* (Ed. Mursia), Sir Francis Chichester parla dei frangenti che superano i trenta metri di altezza, e le memorie dei marinai dell'Ottocento contengono descrizioni da fare rizzare i capelli. Si calcola che, nel corso di tre secoli e mezzo, oltre duecento navi abbiano fatto naufragio cercando di passare da un Oceano all'altro. Una parte di esse è addirittura scomparsa senza lasciar traccia, con centinaia di uomini a



Erik Pascoli fa il punto a bordo del « Tauranga » in navigazione nell'Oceano australe.

Il frastagliato profilo di Capo Horn, un'isola rocciosa a sud della Terra del Fuoco, che, per le sue tempeste, è lo spauracchio di tutti i navigatori.



bordo. Non c'è dubbio che su questa rotta la marineria a vela abbia scritto le sue pagine più gloriose e temerarie, al punto che i superstiti *Cap Horniers*, riuniti in una associazione internazionale, sono venerati ancor oggi come gli eroi di un poema epico.

Il primo navigatore a passare dall'Atlantico al Pacifico fu Ferdinando Magellano nel 1520. Anziché doppiare Capo Horn, egli si infilò 150 miglia più a Nord, nello stretto che porta tuttora il suo nome, tra la Patagonia e la Terra del Fuoco, convinto che questa non fosse un'isola, ma l'estrema propaggine di un mitico Continente Australe. Per quasi un secolo, la sua teoria non fu neppure messa in discussione: da Carjaval a Alcazova, da Villegagnon a Cavendish, tutti coloro che ten-

taronο di raggiungere il « Mare del Sud » seguirono la rotta del grande portoghese. Ma, con l'eccezione di Sir Francis Drake nel 1578, neppure uno ci riuscì e il nuovo « passaggio a Sud-Ovest » divenne presto uno spauracchio per tutti i marinai.

Ciò nonostante, all'inizio del XVII secolo, la potente Compagnia olandese delle Indie orientali si premurò di ottenere dal suo governo un editto che riservasse in esclusiva alle sue navi il passaggio attraverso lo Stretto di Magellano; e fu proprio questo monopolio a indurre due mercanti di Horn, i già nominati Schouten e Lemaire, a partire alla ricerca di un secondo passaggio, che gli consentisse di commerciare con le favolose Isole delle Spezie senza incorrere nei rigori della legge.

A bordo della caravella *Concord*, di 360 tonnellate, partita dall'Olanda il 16 maggio 1615 con rotta Sud, essi passarono davanti all'imboccatura dello Stretto di Magellano, si infilarono in uno stretto canale tra la Terra del Fuoco e una isola dalle coste scoscese che battezzarono « Terra degli Stati » e finalmente doppiarono il roccione cui, in un momento di nostalgia, diedero il nome della loro città natale. « A questo punto », scrisse Lemaire nel giornale di bordo, « incontrammo delle onde assai grandi e gonfie, provenienti da sud-ovest. Dal momento che l'acqua era di un colore azzurro cupo, giudicammo che alla nostra destra ci fosse un mare grande e profondo, che non poteva essere altro che il grande Mare del Sud; e ne traem-



Questa è vita.  
Un grande Scotch  
ne fa parte.

Più conosci lo Scotch,  
più apprezzi Ballantine's.



*Ballantine's*  
Superb Scotch Whisky

# Abbiamo passato Capo Horn

mo con immensa gioia la conclusione che avevamo trovato un nuovo passaggio, fino a quel momento a tutti nascosto e sconosciuto ».

Schouten e Lemaire ebbero fortuna, e raggiunsero Giava senza ulteriori incidenti. Ma, agli assalti successivi, il Capo Horn si rivelò per i naviganti dell'epoca un ostacolo non meno arduo dello Stretto di Magellano. Le loro navi, troppo alte sull'acqua, si prestavano poco alla navigazione contro vento. Per un Roggween, un Cook, un La Pérouse, che passarono indenni, troviamo un George Anson che nel 1741 impiegò cinquanta terribili giorni a doppiare il Capo da est a ovest e vi perse quattro delle sue otto navi. « Dopo la prima tempesta nello stretto di Lemaire », scrisse Richard Walter, secondo ufficiale a bordo della nave ammiraglia *Centurion* « avemmo una continua successione di tempi così cattivi che sorpresero i più vecchi e sperimentati marinai di bordo, obbligandoli a confessare che ciò che fino allora avevano chiamato tempeste non erano che piccole burrasche di secondaria importanza ». Flagellato dal vento e dalle onde, il vascello di Anson rischiò dapprima di infrangersi sulle scogliere di Capo Nero, e fu poi costretto a spingersi a oltre 60 gradi sud, in mezzo ai ghiacci, per guadagnarsi l'accesso al Pacifico.

**T**alvolta Capo Horn rifiutava addirittura il passaggio alle navi che lo tentavano, da est a ovest, contro i venti e le correnti dominanti. Il famoso capitano Bligh, per esempio, che era diretto dall'Inghilterra a Tahiti per caricare alberi del pane, incontrò condizioni tali che preferì virare di bordo e passare per il Capo di Buona Speranza e l'Oceano Indiano piuttosto di mettere a repentaglio la sua nave. Spesso, invece, i vascelli rimanevano disalberati nell'approccio al Capo, ed erano costretti a rientrare a Buenos Aires o a Montevideo con una velatura di fortuna. In due insenature della Patagonia meridionale, Porto Désiré e Porto San Julian, si trovano ancora oggi i resti di equipaggi che vi cercarono rifugio dopo una tempesta e vi perirono di stenti.

Fu nella prima metà dell'Ottocento, con il fiorire dei commerci, l'avvento delle baleniere e la grande ondata migratoria verso le coste occidentali dell'America, che Capo Horn divenne uno dei punti di passaggio e di incrocio delle rotte mondiali. Di qui passò, per esempio, Charles Darwin a bordo del *Beagle*, in rotta verso le isole Galapagos dove avrebbe gettato le basi della sua teoria dell'evoluzione della specie. Di qui passarono i protagonisti dei libri di Melville. Ma due avvenimenti contribuirono più degli altri a indurre ogni anno centinaia di velieri di ogni nazionalità ad affrontare il terribile « passaggio a Sud-Ovest »: la liberazione delle colonie spagnole dell'America latina e la scoperta dell'oro in California nel 1848. « A questo annuncio », scrive lo storico francese Jean Randier, « tutto quello che galleggiava e poteva resistere alle violenze del mare fu preso d'assalto dai pionieri in rotta per San Francisco. Gli americani, nell'entusiasmo della loro giovinezza, inventarono i *clipper*, i giganteschi e velocissimi trialberi a vele quadre che avrebbero dominato i mari per mezzo secolo, e crearono una marina mercantile ».

La storia della « corsa all'oro » potrebbe riempire, da sola, molti volumi. Le navi impiegavano dai tre ai cinque mesi per compiere il tragitto da Boston a San Francisco, e molti passeggeri non sopravvivevano ai rigori di Capo Horn. Ma il vero problema, per i comandanti, era il ritorno. Una volta arrivati in California, quasi tutti i marinai disertavano, ed era necessario ricorrere ad ogni sorta di sotterfugi

segue

# se la tua barba

## è di malumore domala con dolcezza



9UJ726A

# con tanta dolcezza



I laboratori di ricerche della Squibb sono noti nel mondo per le loro tecniche d'avanguardia: Ultrarapida è appunto il risultato di lunghi studi condotti su ogni tipo di barba e di pelle. Ultrarapida Squibb contiene **LANOLOR®** che esercita un'azione emolliente immediata, addolcendo la barba e facilitando la rasatura.

**ultrarapida** SQUIBB

# **l'appuntamento quotidiano** **PARMIGIANO-REGGIANO**

## **Per te che fai dello sport**

occorre uno sprint in più  
un appuntamento con Parmigiano - Reggiano  
il formaggio dal gusto genuino, ineguagliabile

L'alimento ricco di proteine nobili  
facilmente assimilabili, di calcio e di vitamine  
cioè un autentico concentrato di energia

## **Per te, per tutti** **l'appuntamento quotidiano** **Parmigiano-Reggiano**



## Abbiamo passato Capo Horn

per trovarne di nuovi. Questi, spesso, non erano mai saliti su una nave e, spaventati, alla prima tempesta provocavano irrimediabili incidenti. Ma i profitti per gli armatori erano talmente elevati, che per ogni nave perduta se ne costruivano due nuove.

Quando la febbre dell'oro si esaurì, i grandi velieri furono impiegati per portare in Europa la lana e il grano dall'Australia, il guano e il nitrato del Cile e del Perù. Fino all'apertura del canale di Panama nel 1917, essi ressero benissimo la concorrenza delle navi a vapore. I *clipper* tedeschi e scandinavi, mostri di acciaio di 2-3.000 tonnellate, con alberi da 50-60 metri, una superficie velica di 5000 metri quadri e capaci di navigare a 18 nodi, continuarono ad operare con profitto fino agli anni Trenta. Furono messi in disarmo più per la difficoltà di trovare marinai disposti a sopportare i disagi della vita di bordo che per le leggi del progresso tecnologico.

I passaggi dell'Horn richiedevano, in media, da 16 a 20 giorni contro i venti dominanti, dall'Atlantico al Pacifico, e da 10 a 12 giorni in senso inverso. Ma, talvolta, le tempeste obbligavano i velieri a « fuggire », prendendo il mare di poppa, e allora i tempi si moltiplicavano e le rotte diventavano inestricabili ghirigori. Per tenere la nave con la poppa al vento i comandanti erano costretti a mettere fino a quattro uomini al timone, con il divieto assoluto di guardare dietro di sé. Talvolta, intere guardie venivano spazzate via da un frangente, come accadde sul *Pacific* nel 1902. D'inverno, la temperatura scendeva spesso a 20 gradi sotto zero, uno strato di ghiaccio copriva il ponte, le manovre e il sartiame e le vele diventavano rigide come lastre d'acciaio. Di notte, si rendeva spesso necessario prendere la cappa per evitare, nella misura del possibile, collisioni con gli *icebergs*. Ma nonostante questa precauzione, molte navi ebbero la chiglia squarciata o l'alberatura abbattuta dai ghiacci, e nel 1900 nelle acque della Patagonia fu addirittura avvistato un *iceberg* che inglobava, incasellato come in una vetrina, un tre alberi andato perduto anni prima.

**N**egli anni d'oro dell'Horn, un altro pericolo era rappresentato dalle collisioni tra le navi che bordeggiavano faticosamente verso il Pacifico e quelle che, vento in poppa, procedevano nella direzione opposta. Tomaso Gropallo, nel suo *Romanzo della vela*, racconta come l'*Emanuele Accame* fu una volta salvata da una fatale collisione da una bimba di cinque anni, di nome Jessie, che prima di tutti scorse in mezzo alla nebbia una nave che si avvicinava e diede tempestivamente l'allarme al pilota.

Anche per chi sopravviveva alle insidie, il ricordo di certi passaggi di Capo Horn rimaneva come un incubo. « Capo Horn », scrisse nelle sue memorie il capitano Taddei, uno dei più famosi *Cap Horniers* italiani, « è nome che dà i brividi, mette un senso di freddo nell'animo più forte, oscura il volto del navigatore più rotto a tutti i mari, parla di neri giorni di pioggia e di gelo, di notti senza fine tra il balenare delle onde sconvolte sotto raffiche di uragano, nebbie e tempeste, ghiacci vaganti nelle tenebre o nella caligine bigia. Grandine e neve che pietrificano cordami e tela segnano un intenso patimento fisico, in una lotta aspra nell'acqua gelida, per molte settimane ». Ma nonostante ciò, la marina italiana, soprattutto ligure, partecipò in forze alla « corsa al Pacifico ». Tra il 1840 e il 1920 circa 500 nostri marinai lasciarono la vita nei « cinquanta urlanti ».

Quarant'anni fa, infine, il vapore sconfisse la vela e la rotta di Capo Horn fu virtualmente abbandonata. Oggi non più di otto o dieci navi l'anno, dirette dall'Australia al Sud Africa, passano a sud della grande roccia nera. In compenso, hanno cominciato a sfidare

# il pieno d'espresso pieno di sprint



segue

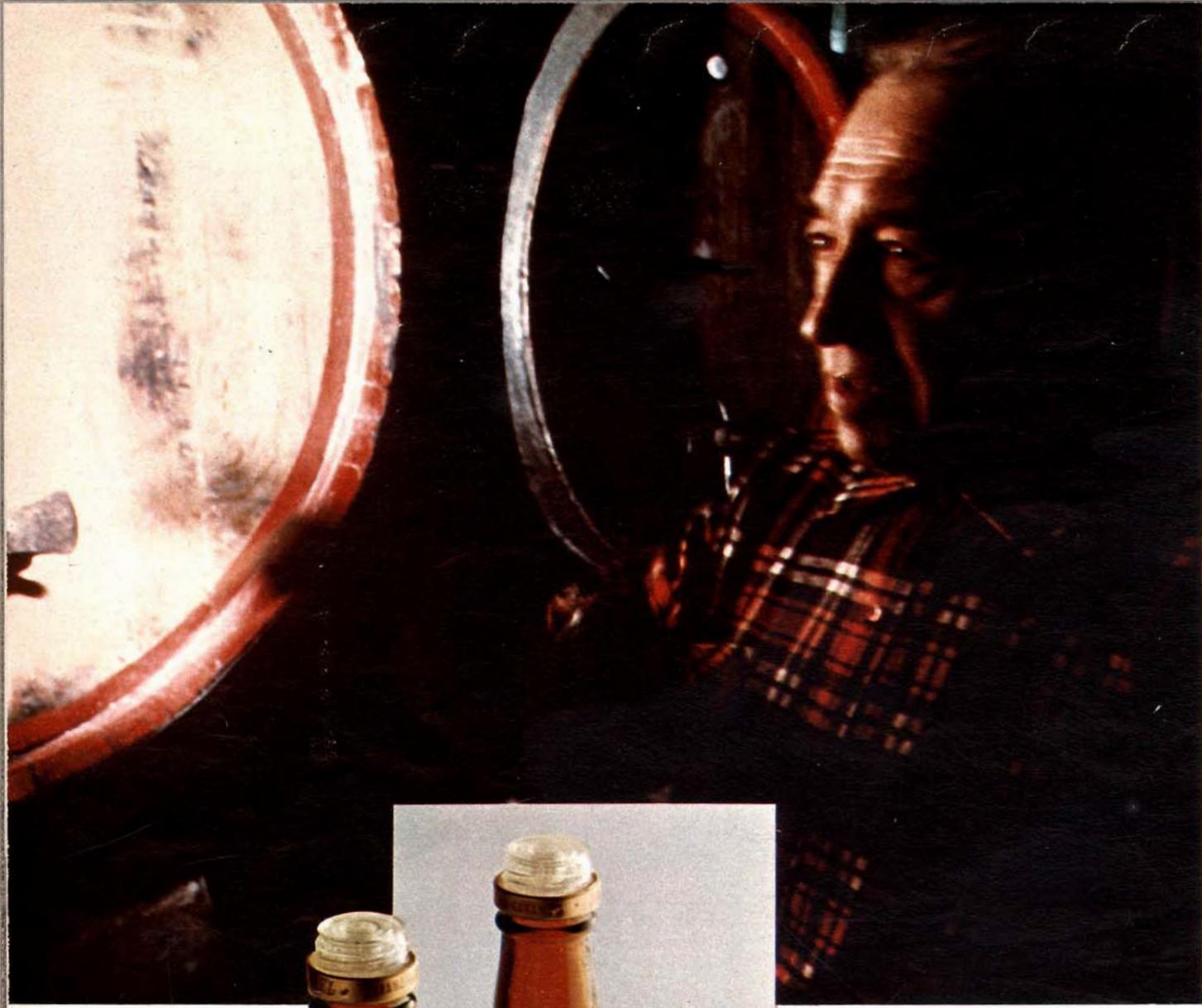
è un'idea **FERRERO**

## Capo Horn

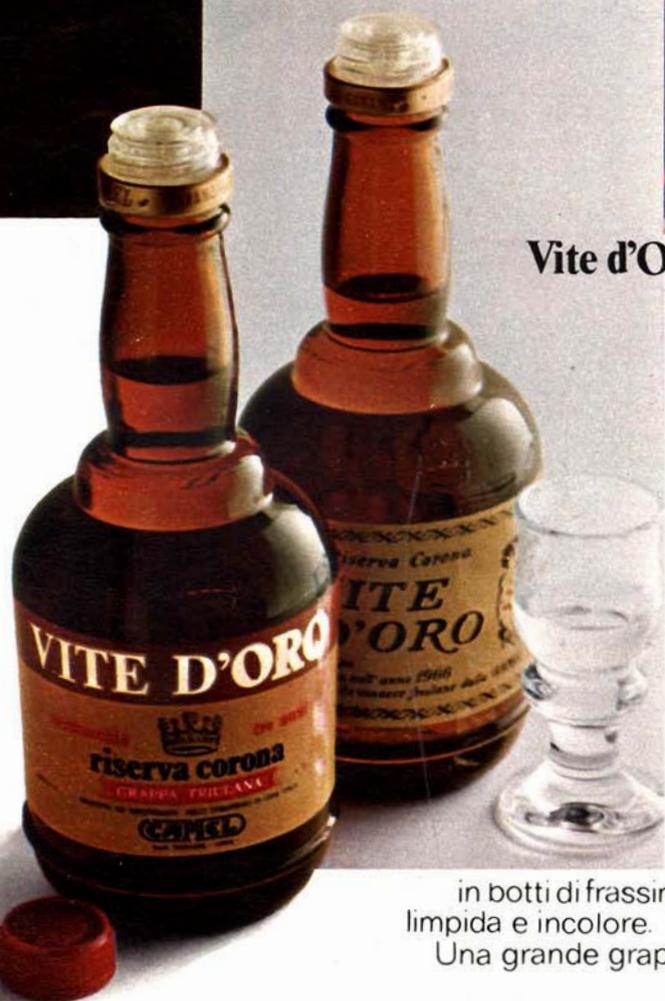
la « implacabile sentinella » gli yacht da crociera, spinti non dalla sete di guadagno, ma dal desiderio di avventura. Il primo fu, nel 1911, un *Ketch* di 11 metri di nome *Pandora*, che dopo aver doppiato il Capo fu ingoiato dai flutti all'altezza delle isole Falkland. Seguì, nel 1924, l'irlandese Conor O' Brien sul *Sairse*, che con quattro compagni circumnavigò con successo il mondo e passò dallo Horn quasi in bonaccia. Il norvegese Al Hansen vinse il Capo, ma naufragò a sua volta, senza lasciar tracce, nei canali di Patagonia. Il primo « solitario » a ritornare alla base per raccontare la sua avventura fu l'argentino Vito Dumas, nel 1941, e il secondo il francese Marcel Bardiaux, nel 1952. Seguì, cinque anni dopo, un tentativo dell'inglese Miles Smeeton e di sua moglie Beryl sul *Tzu Hang*, che per due volte rimase disalberato prima di raggiungere lo Horn e fu costretto a riparare in Cile. Nel 1965, l'australiano Nance, sul *Cardinal vertue*, riuscì grazie a condizioni meteorologiche eccezionalmente favorevoli. Dopo questo successo, le sfide allo Horn si sono moltiplicate: Moitessier (1966), Chichester (1967), Knox-Johnston (1969), Sir Alec Rose (1970), Chay Blyth (1971) hanno tutti narrato le loro esperienze in libri affascinanti; ma, grazie a una accurata programmazione, tutti hanno passato il Capo durante l'estate australe, tra gennaio e marzo, quando i pericoli sono minori.

Adesso, l'Horn assiste alla sfilata delle barche che partecipano alla regata intorno al mondo. Per sicurezza, gli organizzatori hanno inviato nella zona una nave appoggio, che assicura le comunicazioni e si tiene pronta a intervenire in caso di pericolo. I vecchi *Cap Horniers* magari penseranno che, in queste condizioni, la sfida non è più una sfida. Ma essi dimenticano che Pascoli e i suoi compagni sono in regata; e che essi hanno dovuto preoccuparsi non solo di passare, ma anche di passare il più velocemente possibile, senza tener conto delle vecchie e collaudate misure precauzionali.

Livio Caputo



Vite d'Oro invecchia nelle mie botti



invecchiata 3 anni e 6 anni  
in botti di frassino che la lasciano  
limpida e incolore.  
Una grande grappa friulana.

**CAMEL**  
Distillerie Spa Udine