

SOMMARIO

N. 1223 - Vol. XCIV - Milano - 10 marzo 1974 © 1974 EPOCA - Arnoldo Mondadori Editore

	3	LETTERE AL DIRETTORE
	7	ITALIA DOMANDA
Ricciardetto	11	MEMORIA DELL'EPOCA
Angelo Conigliaro	15	ECONOMIA
Sandra Bonsanti	18	LA MALFA RIVELA PERCHÉ SI È DIMESSO
Pietro Zullino	20	LA STRATEGIA DI FANFANI
Raffaello Uboldi	22	GIOLITTI SOSPETTA
Andrei Sacharov	24	LA LUNGA LOTTA PER VIVERE LIBERI
	30	IL TACCUINO DI SPADOLINI
Erik Pascoli	34	ROVESCIA TI DA UN'ONDA
Raffaello Uboldi	44	CONTRO CHI MARCIANO LE GUARDIE ROSSE?
Benjamin Spock	50	GENITORI, NON SIATE PERMISSIVI
Lucio Lami	52	SANREMO AMARCORD
Curtis Bill Pepper	60	RE RICCARDO E LA SUA REGINA
Giuseppe Grazzini	64	L'ONOREVOLE VUOLE IL SUSSIDIO
	66	LE TENTAZIONI DI SANT'ANTONIO
	74	IL « DC 10 » TURCO: MAI COSÌ TERRIBILE
Marzio Bellacci	78	IL COLERA IN AGGUATO
	82	UN'ALTRA CARACCILO IN CASA AGNELLI
Livio Caputo	84	IL TERZO CHE DECIDE
Carlo Maria Pensa	87	LA GIUSTIZIA SECONDO BRECHT
	89	SVAGO
Luigi Baldacci	90	PACLO VOLPONI TORNA IN VETRINA
Raffaele Carrieri	92	LE DONNE DI FAUSTO LIBERATORE
Domenico Meccoli	95	LA WERTMULLER VUOLE TUTTO
Teodoro Celli	98	STRAVINSKI RACCONTA IL DILUVIO A FUMETTI
	99	I PROGRAMMI RADIO E TV

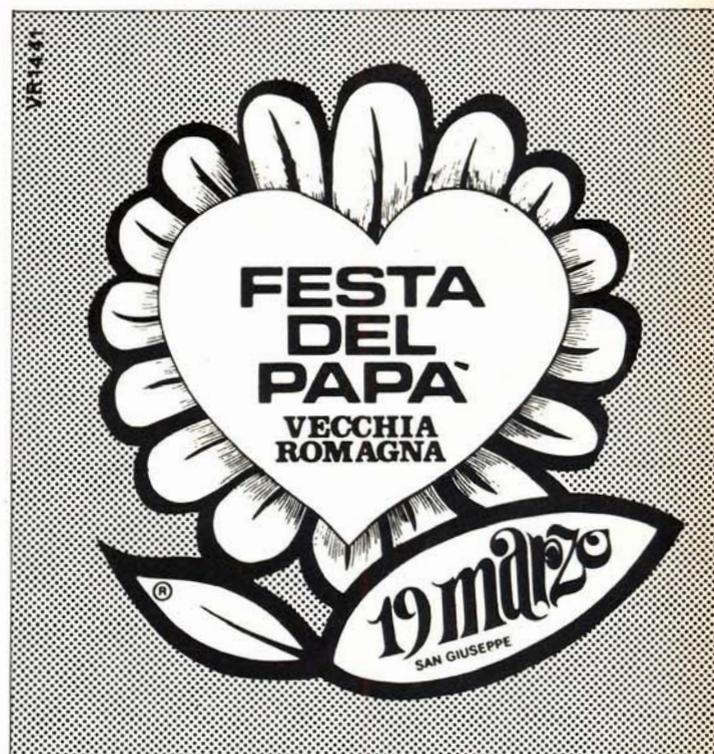


In questo numero: l'onorevole La Malfa, in un'intervista esclusiva a « Epoca », rivela perché si è dimesso; Andrei Sacharov racconta il dissenso nell'Unione Sovietica. In copertina: l'onorevole Rumor (foto di Giuseppe Pino).

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. 300. 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 annuale (con dono) L. 15.600 - semestrale L. 7.800 - biennale (con dono speciale) L. 31.200 - Estero annuale (con dono) L. 21.200 - semestrale L. 10.600 - biennale (con dono speciale) L. 42.400. - Per cambio indirizzo irviare L. 100 in francobolli e la fascetta 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. Guantai Nuovi 9, tel. 32.01.16; Padova, v. Emanuele Filiberto 1, tel. 3.83.56; Palermo, v. della Libertà 14/c, tel. 20.42.12; Parma, v. Mazzini 50 - Galleria, tel. 2.90.21; Pescara, c.so Umberto I 14, tel. 2.62.49; Pisa, v.le A. Gramsci 21/23, tel. 2.47.47; Pordenone, v.le Cossetti 14, tel. 2.73.00; Roma, Lungotevere Prati 1, tel. 65.58.43; Roma, v. Veneto 140, tel. 46.26.31; Roma, CIM (Pal. Vetro), v. XX Settembre 97/c, tel. 48.13.51; Roma, CIM piazzale della Radio 72, tel. 55.06.07; Roma, 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. Vereto 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



Vacanze studio

VVA

il miglior modo di rendere utili le vostre vacanze

- 300 corsi di lingue in 10 nazioni
- tutti i livelli di insegnamento, per ogni età
- corsi di 2, 3, 4, o più settimane
- da 2 a 6 lezioni al giorno
- istituti riconosciuti, professori qualificati
- interessante programma ricreativo
- sistemazione in famiglia, college, hotel
- viaggio collettivo o individuale

richiedete il programma generale a:

VIVA - ISTITUTI ESTERI
20121 Milano, via Manin 3/E, tel. (02) 665225

20 anni di esperienza

Il Tauranga da Sydney a Rio de Janeiro

ROVESCIATI DA UN'ONDA

Un'enorme massa d'acqua si è abbattuta sulla nostra barca un'ora prima del passaggio da Capo Horn, ferendo due membri dell'equipaggio: abbiamo visto la morte da vicino.

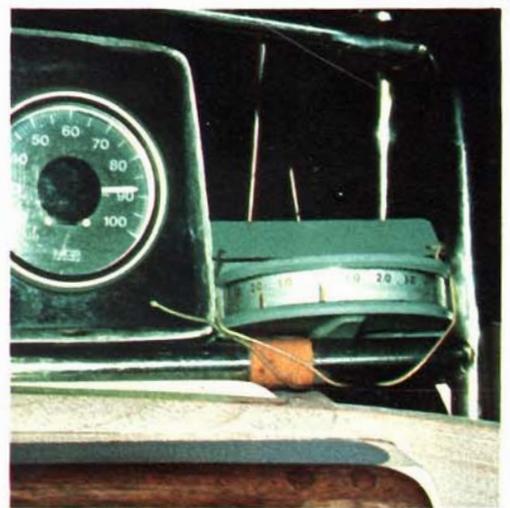
di ERIK PASCOLI

Rio de Janeiro, marzo - Anche la terza tappa della regata intorno al mondo è passata alla storia: a Rio de Janeiro il « Tauranga » è arrivato decimo, e decimo si ritrova in classifica generale. Se penso che a Capo Horn, dopo la parte più difficile della regata, eravamo in quinta o sesta posizione, primi degli italiani, non posso non provare un po' di delusione. Ma ancora una volta debbo aggiungere che la fortuna non

ci è stata amica. Un improvviso fortunale a Capo Horn ha messo « fuori combattimento » due uomini dell'equipaggio in un momento assai delicato, e nel tratto conclusivo, dalle isole Falkland a Rio, abbiamo incontrato un regime di venti contrari che ci ha fatto perdere molto tempo rispetto ai nostri diretti avversari. Decisamente, i finali di regata sono la nostra bestia nera: nella tappa di Sydney, impiegammo sei







In alto: un « iceberg » tabulare, lungo quasi un chilometro, avvistato a 60 gradi di latitudine sud. Nel Pacifico meridionale, il « Tauranga » è passato accanto a una quindicina di questi giganti di ghiaccio. A sinistra: Erik Pascoli si protegge dal vento con una maschera subacquea. Qui sopra: il termometro scende a zero durante la notte australe. A destra: un branco di cetacei circonda la barca.



TAURANGA

giorni per compiere le ultime 200 miglia; in questa, poco meno.

Ricorderete certamente le condizioni in cui, la vigilia di Natale, arrivammo in Australia: la timoneria della barca era a pezzi, l'armatura indebolita, il morale sotto le scarpe per la perdita del nostro povero Paul Waterhouse, l'equipaggio quasi dimezzato dalle partenze di Guido e Paolo, richiamati in Europa da ragioni di famiglia, e di Thierry, che ha preferito proseguire sul *Pen Duick* con il suo vecchio maestro Eric Tabarly. Per un momento, ho perfino temuto che saremmo stati costretti all'abbandono. Fortunatamente la partenza della terza tappa è stata rinviata di alcuni giorni, e così siamo riusciti a rimettere in sesto il *Tauranga* giusto in tempo per il nuovo via. Al posto dei partenti ho imbarcato, senza la possibilità di procedere a una vera selezione, il caro amico Edo Guzzetti, Marco Galimberti e un neozelandese molto esperto, di nome John Dean; e la sera del 29 dicembre, il *Tauranga* era regolarmente sulla linea di partenza con otto persone a bordo.

30 dicembre. L'avvio non è stato dei più felici. Il colpo di cannone ci ha sorpreso con scarso abbrivo in mezzo al gruppo, ma neanche i nostri avversari sono riusciti a fare molta strada. Al calare della notte la lieve brezza che ci aveva permesso di uscire dalla baia cade completamente, e tutti i concorrenti si ritrovano a dondolare inerti sulle onde fin quasi all'alba, quando una bella brezza da NE ci disperde come uno sciame di moscerini. Per tutta la giornata navighiamo sotto *spinnaker*, a dieci e più nodi, puntando dritti sull'estremità meridionale della Nuova Zelanda. Purtroppo non tardo a rendermi conto che l'equipaggio ha bisogno di molto rodaggio: i « vecchi » Patrick, Duddu e Michel risentono ancora delle estenuanti giornate di Sydney e i « nuovi » non sanno bene dove mettere le mani. In queste condizioni, qualcuno potrebbe facilmente farsi male e perciò decido di non spingere la barca al massimo fino a quando tutti non avranno raggiunto una forma migliore. Fin dalla sera il vento rinfresca, raggiungendo presto forza 8, e siamo costretti a eseguire le prime manovre al buio: riduciamo con successo la randa, sostituiamo il genoa con lo *yankee 2* e la trinchetta, e ci prepariamo ad affrontare una notte di burrasca.

Ma, mentre sottocoperta si lavora febbrilmente ad insaccare le vele appena ammainate, John scivola sul pagliolo e cade di peso con la schiena sullo scalino del quadrato. È stato operato di ernia del disco appena sei mesi fa, e abbiamo paura che l'incidente possa avere conseguenze drammatiche. Ma per quanto egli non riesca a muoversi e sudi per il dolore, John è ottimista: assicura che il punto contuso è leggermente più in su di quello operato, e pertanto ritiene di poter continuare.

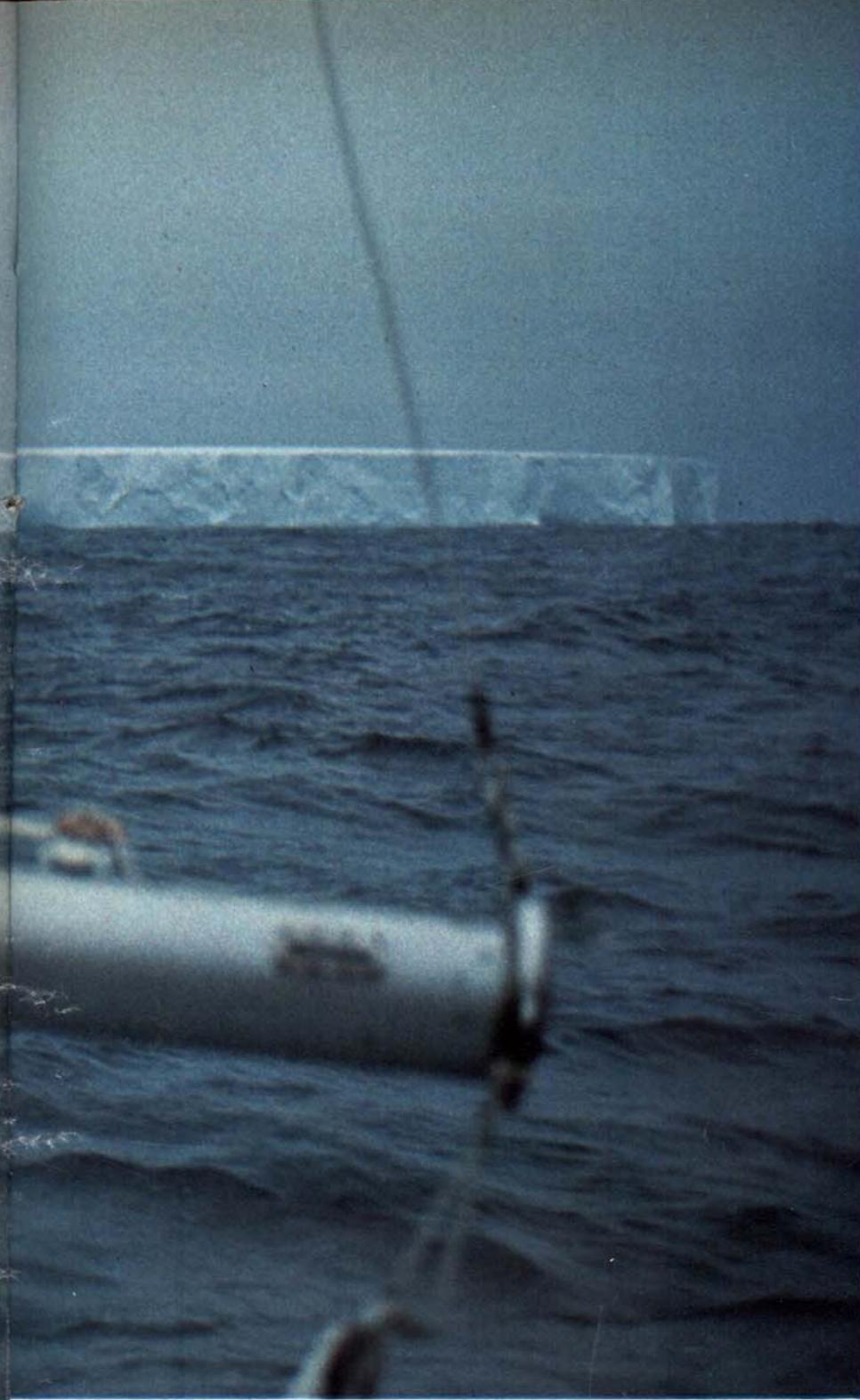
31 dicembre. Decisamente siamo perseguitati dalla jella. Alle prime luci dell'alba, per una rollata più forte delle altre Edo è volato fuori dalla cuccetta, ha battuto la tempia contro un bidone di acqua e rimane svenuto sul pagliolo. Bisogna trasportarlo di peso a letto e fargli degli impacchi. A meno di 48 ore dalla partenza siamo rimasti in soli cinque uomini validi a fare camminare una barca che, in realtà, richiederebbe un equipaggio di otto o dieci. Invece di celebrare l'arrivo dell'anno nuovo, passiamo la notte a cambiare vele, mentre il vento muta continuamente di forza e di direzione.

1 gennaio. Dalla radio apprendo che non siamo i soli a trovarci in difficoltà: *Pen Duick VI* ha disalberato per la seconda volta e su *Grand Louis* un nipote dell'armatore André Viant si è rotto un braccio. Penso con simpatia a Tabarly che, partito per vincere, in mezzo a un enorme *battage* pubblicitario, è stato costretto a rischiare il tutto per tutto e si ritrova ora con una barca mutilata e un pugno di mosche.

3 gennaio. Il tempo è tornato più clemente e ne approfittiamo per portare a termine i lavori lasciati incompiuti a Sydney. Mentre Edo ed io ci occupiamo del frigorifero, Michel avvita i paglioli sotto i quali sono stivate le provviste, e Patrick cerca, con molta buona volontà, di riparare per l'ennesima volta l'impianto di riscaldamento che, situato nel gavone di poppa, tende a riempirsi d'acqua ad ogni colpo di mare.

5 gennaio. Non è ancora giorno quando mare e vento si rinforzano rabbiosamente e a furia di ridurre la velatura ci ritroviamo con la sola tormentina. L'anemometro rimane per lungo tempo inchiodato sui 60 nodi e il turno di guardia diventa molto penoso: spruzzi gelidi colpiscono in continuazione le nostre incerate e la maschera subacquea con cui ci difendiamo il volto, e pian piano filtrano sotto gli abiti fino a raggiungere la pelle. Quando, dopo quattro ore, ci ritiriammo sotto coperta, siamo quasi congelati.

7 gennaio. Apprendiamo con sgomento, dalla radio, che il *Great Britain II* ha perso un uomo in mare e che le ricerche hanno do-





vute essere abbandonate. Su preghiera dello skipper dell'*Adventure*, ci incarichiamo di ritrasmettere il funesto messaggio a *British Soldier*, che a sua volta ne informerà le autorità militari inglesi. Bernie Hosking è, dopo Paul Waterhouse e Dominique Guillet, il terzo morto della regata intorno al mondo; probabilmente, come gli altri, è caduto vittima del logorio nervoso e della mancanza di sonno che propiziano le distrazioni e gli errori. È veramente una corsa disumana.

10 gennaio. Abbiamo passato la linea del cambiamento di data e Patrick ha avuto la singolare ventura di celebrare il suo trentesimo compleanno due volte. Gli facciamo grandi feste ed egli ci ripaga vincendo finalmente la sua battaglia personale con l'impianto di riscaldamento. Almeno per ora, il tempo si mantiene più elemente del previsto, ma non c'è da farsi eccessive illusioni. Ho deciso di andare molto a sud, per seguire la rotta ortodromica, e tra poco entreremo nella zona degli *iceberg*. Perciò, mettiamo a punto la manovra per un eventuale abbandono della barca. In caso di naufragio ciascuno dovrà caricare sui canotti di salvataggio un certo numero di oggetti indispensabili, dal sestante alle torce elettriche ai sacchi a pelo. Ma nessuno si fa eccessive illusioni: a queste latitudini, e con temperature che si avvicinano gradualmente allo zero, le possibilità di sopravvivenza, se dovessimo perdere il *Tauranga*, sarebbero minime.

17 gennaio. Dopo che ieri l'altro tanto *Grand Louis* quanto *Kriter* hanno avvistato i loro primi *iceberg* ieri sera è toccato a noi, proprio mentre al timone John, battendo i denti per il freddo, cantava *It's a lovely way to spend a summer* (Com'è bello viaggiare in estate...). L'enorme massa di ghiaccio si stagliava nettamente contro l'orizzonte mentre gli sfilavamo accanto a una distanza di circa cinque miglia. Adesso, sottovento, scopriamo un secondo *iceberg* ancora più grande e non resistiamo alla tentazione di accostare per osservarlo meglio. Lo spettacolo è insieme affascinante e terrificante: le pareti di ghiaccio, piene di caverne e di gole che cambiano colore a seconda dell'angolo da cui si guardano, si innalzano a picco per un'altezza di oltre cinquanta metri. Nonostante il violento moto ondoso e la forza del vento, l'*iceberg* rimane immobile come un'isola e soltanto la corrente lo spin-

A sinistra in alto: l'incontro con l'« Endurance », la nave da guerra britannica che ha assistito le imbarcazioni della regata nel passaggio di Capo Horn. A sinistra: la tempesta è vicina.



TAURANGA

Una serie di immagini del passaggio del « Tauranga » dal terribile Capo Horn. Sono tratte da un documentario della Southern Television. La barca, sommersa da un'onda, si coricherà su un fianco.

ge lentamente verso nordest. Ogni tanto, dal lato sottovento, giunge il boato dei lastroni che si staccano dalla massa e precipitano in mare. Siamo adesso a 58° 10' sud e per realizzare il mio piano dobbiamo scendere verso il polo di altre 250 miglia, ma la cosa non è pazzesca quanto sembra a prima vista. Più si va a sud, infatti, e più gli eventuali *iceberg* saranno grossi e visibili: nella zona cosiddetta marginale abbondano invece i cosiddetti *growlers*, grossi frammenti di ghiaccio semisommersi e assolutamente invisibili che, con i loro spigoli, possono squarciare la carena di una barca come la punta di uno scalpello.

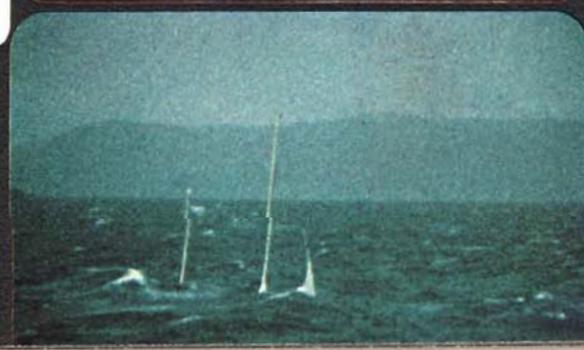
23 gennaio. Siamo arrivati a 63° sud e fa un freddo cane. Abbiamo già avvistato una decina di *iceberg* e ne abbiamo segnalato la posizione alle altre barche, ma da un paio di giorni non ne vediamo più. Abbiamo ricevuto invece la visita di un branco di globicefali, piccole e orribili balene molto numerose in questi mari. La navigazione è eccezionalmente tranquilla per l'Oceano australe.

24 gennaio. Dopo avere « scoppiato » uno *spinnaker* in inizio di regata, oggi abbiamo detto addio anche al nostro ultimo genoa 2. Non abbiamo nulla da rimproverarci: queste vele muoiono di morte naturale, dopo 20.000 miglia di glorioso servizio. È come se avessero fatto dieci stagioni di regate nel Mediterraneo.

28 gennaio. Altri cinque giorni di navigazione veloce e priva di eventi ci hanno portato a poche centinaia di miglia da Capo Horn. Abbiamo seguito una rotta assai redditizia, a mezza via tra le calme dell'estremo sud e i « cinquant' urlanti », e ci ritroviamo in buona posizione, ancora in lizza per uno dei posti d'onore. Tutto andrebbe bene se Edo non continuasse a soffrire di vari malanni e John, che pure ha ripreso con molta buona volontà i suoi turni al timone, potesse partecipare anche alle manovre di prua.

29 gennaio. Un mare maestoso di nordovest ci sospinge ora a 8-9 nodi verso lo Horn e la barca è molto difficile da tenere. Mentre sono seduto al tavolo di carteg-

segue





gio, sento il rumore sordo di un frangente che ci investe e il *Tauranga* viene scosso con forza terribile. Salto fuori e trovo, dietro la ruota, Edo accasciato che si preme le costole; il pozzetto è a metà pieno d'acqua, la barca al traverso dell'onda. È il primo avvertimento dell'«implacabile sentinella dei mari australi».

30 gennaio. Quando le tenebre si diradano, vediamo terra: le ultime propaggini della Cordigliera delle Ande, bianche di neve, spiccano contro un cielo d'indaco prima di andare a «morire» nel mare più terribile del mondo. Mi sorprende a domandarmi se la regata sia una ragione sufficiente per giustificare la nostra presenza in questi luoghi segnati da tante tragedie del mare o se siamo soltanto degli intrusi, che stanno usurpando qualcosa di cui non sono ancora degni. Penso ancora a Paul, a Dominique, a Bernie; forse è proprio il loro sacrificio che convincerà gli dèi a farci passare indenni. Insieme a noi, è giunto

sotto Capo Horn il *British Soldier*, e per radio scommettiamo su chi dei due doppiera per primo il fatidico promontorio. Passata l'isola Ildefonso, il vento di poppa si rinforza e verso metà pomeriggio incontriamo la nave appoggio *Endurance*, inviata qui dalla Marina britannica per assisterci in caso di bisogno. Ci salutano con un brano di Verdi e noi rispondiamo con grida entusiastiche, levando al cielo boccali pieni di *champagne*. Il mare è talmente piatto, la brezza così moderata e la gioia procuratoci dall'appuntamento con l'*Endurance* è così intensa, che non facciamo molto caso a un nuvolone nero calato dalla Terra del Fuoco, che sta avanzando a gran velocità nella nostra direzione. In due, tre minuti al massimo, il mostro ci piomba addosso, ed il vento salta in un attimo da 15 a 60 nodi. Sono costretto a interrompere da un momento all'altro una conversazione radio con il comandante dell'*Endurance*, per correre in coperta, dove l'equipaggio sta lottando disperatamente con le vele ribelli. Dobbiamo metterci in tre per riportare in coperta il genoa caduto in acqua, la randa a metà ammainata fustiga le sartie e John, solo a poppa, non riesce a venire a capo della mezzana. Già il mare è diventato tutto bianco e il fischio del vento nelle attrezzature

rende le nostre voci incomprensibili. Ormai abbiamo a riva il solo *yankee 3*, ma Patrick fatica egualmente a tenere in rotta la barca, che ad ogni ondata parte paurosamente all'orza. Sostituisco allora il fiocco con la tormentina e per un poco la situazione migliora. Ma a causa dei bassi fondali, il mare aumenta quasi a vista d'occhio e comincia a frangerci tutto intorno con paurosi boati.

Scendo un attimo sottocoperta per riportare alcuni dati sulla carta lasciando nel pozzetto Patrick, John, Michel e Dudu che, nonostante le condizioni proibitive, continuano imperterriti a brindare. A un tratto, sento la barca partire all'orza, accelerare, mettersi di traverso al mare, sollevarsi in alto, sbandare paurosamente e poi scendere lungo il fianco verticale di un'onda quasi fosse un ascensore. Faccio appena in tempo a chiudere bene il boccaporto che il frangente si rovescia su di noi in tutta la sua potenza, abbattendoci su un fianco fino a far entrare l'albero in acqua. Per un momento, mentre la scaletta d'uscita strappa le ritenute e mi cade addosso con tutti i cassetti, penso che faremo il giro completo. Invece il *Tauranga* si raddrizza lentamente e, con fatica, il timoniere riesce a riportarlo con la poppa al vento. Ma a bordo la confusione è indescrivibile: il poz-

zetto è pieno d'acqua fino all'orlo e soltanto per un miracolo nessuno dei suoi occupanti si è perduto in mare. Edo, che era seduto nel quadrato, è stato proiettato dalla parte opposta ed ora giace per terra privo di sensi, mentre Zara, che a sua volta ha battuto la schiena contro la radio e quasi non riesce a muoversi, cerca di prestargli soccorso. I maccheroni e la salsa di pomodoro che erano sul fuoco sono sparsi dappertutto.

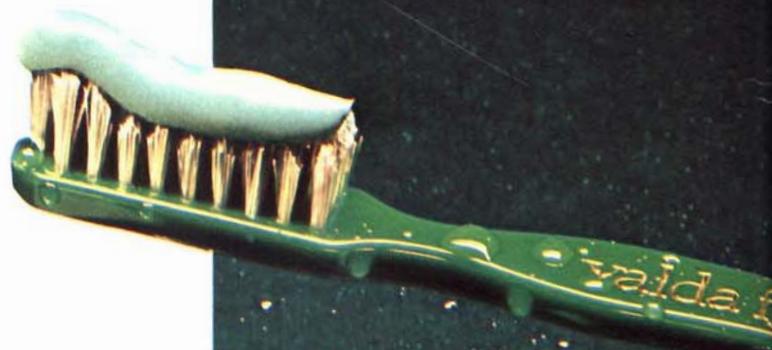
Mi precipito fuori per prendere il timone e consentire a Patrick, che è l'infermiere di bordo, di assistere gli infortunati. John si piazza di fronte a me rivolto a poppa per avvertirmi dell'arrivo di nuovi frangenti, e Dudu, seccato alla mano, si tiene pronto a svuotare il pozzetto. «Orza un po'» «Va bene così» «Attento, ne arriva una brutta» Per un quarto d'ora riusciamo a scivolare indenni tra un'onda e l'altra, ma a meno di due miglia da Capo Horn vedo d'un tratto un'espressione di terrore dipingersi sul volto di John e Dudu. «Porca miseria», esclama il primo, «da questa non ci salva nessuno». Poi, un autentico muro di acqua verde e gelida, alto come l'albero di mezzana, si abbatte su di noi schiacciandoci letteralmente sul fondo del pozzetto. Sbatto con violenza il petto contro la ruota del timone, sento l'acqua far pre-

segue

denti belli, sì..... ma sani col dentifricio Valda f3

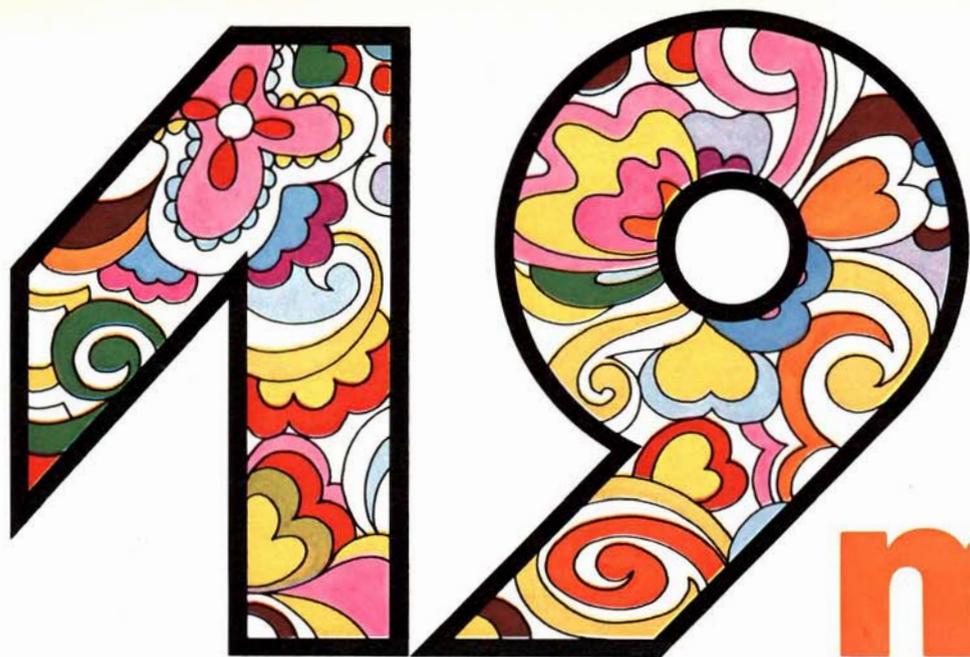
Se il dentista consiglia di lavare i denti almeno due volte al giorno c'è una ragione: perchè la "vera" bellezza dei denti è la salute. Salute in bocca. È una valida ragione per usare ogni giorno il dentifricio Valda f3 ad azione "igienepreventiva": anticarie, an-

tibatterico, detergente ed anti-tartaro, veramente efficace per prevenire le affezioni dei denti, delle gengive e della bocca. Il dentifricio Valda f3 realizzato dai Laboratori Farmaceutici Valda, si trova solo in farmacia come tutti i prodotti Valda.



Valda f3

l'unico dentifricio dai 3 fluoruri ad azione "igienepreventiva"



marzo
 festa del papà

JULIA
per dare
"carattere"
alla festa
del papà



l'appuntamento quotidiano

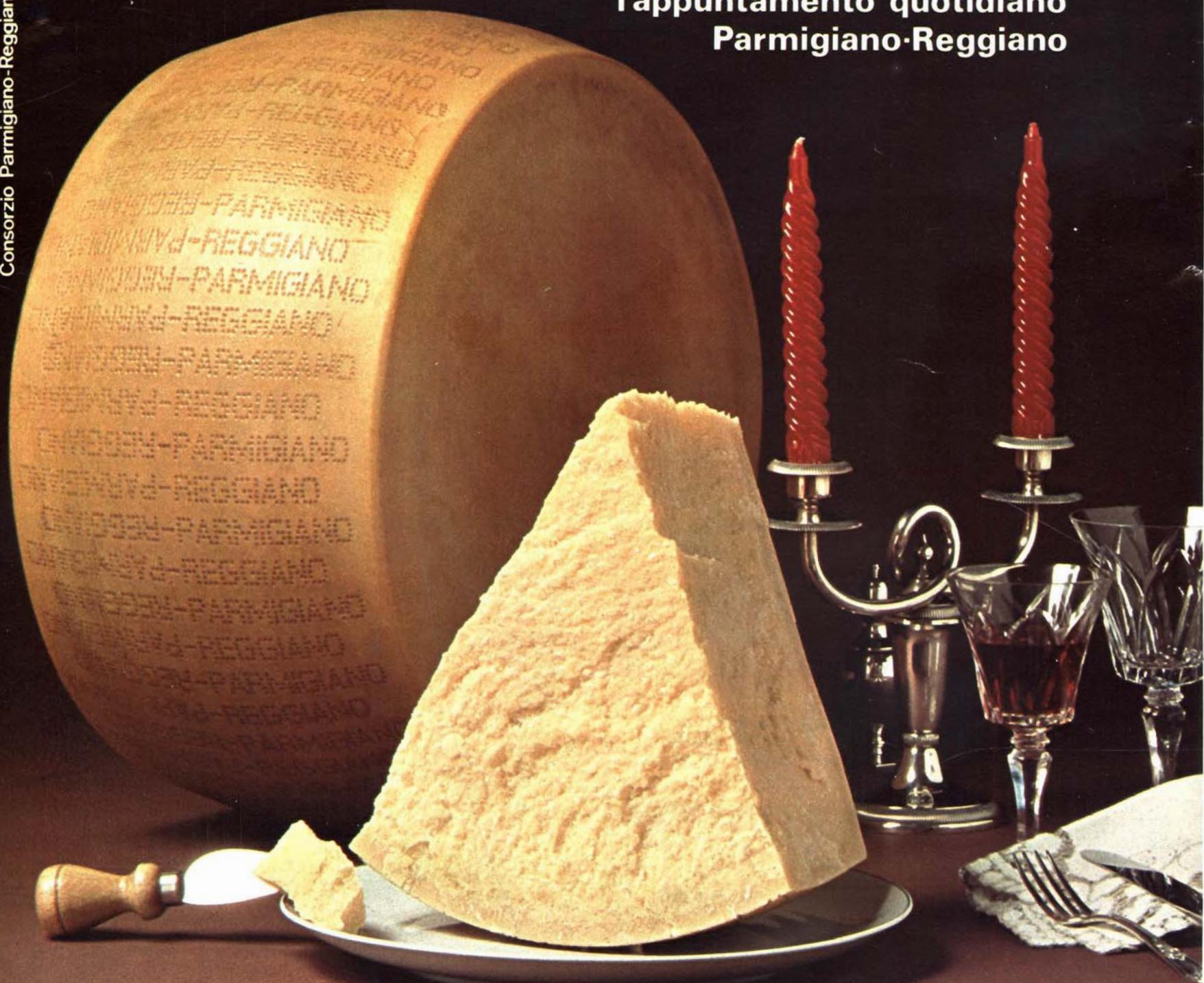
PARMIGIANO-REGGIANO

Per te che ami il meglio della qualità

a tavola e nelle pause della giornata
un appuntamento con Parmigiano - Reggiano
il formaggio dal gusto genuino, ineguagliabile
L'alimento ricco di proteine nobili
facilmente assimilabili, di calcio
di fosforo e di vitamine

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

Consorzio Parmigiano-Reggiano



Campione Mondiale dei Formaggi: sette secoli di genuinità e di gusto



sa sul mio corpo e cercare di strapparmi via mentre lo scafo parte come una catapulta in una direzione che non riesco a controllare. Quando riemergeo dall'acqua, vedo John già aggrappato al timone che tenta di riportare la barca in rotta. Se adesso ci arrivasse addosso un secondo frangente, saremmo probabilmente perduti e neppure l'*Endurance*, che continua a seguirci da vicino, potrebbe portarci soccorso. Per fortuna il mare ha esaurito momentaneamente la sua spinta, e dieci minuti dopo, alle 00,30 GMT del 31 gennaio, siamo al sicuro a ridosso di Capo Horn. Ma lo scotto che abbiamo dovuto pagare è tremendo: Edo giace immobile nella sua cuccetta, seriamente ferito al capo e alla schiena, e chissà quando potremo recuperarlo; John è di nuovo contuso alla schiena; Dudu soffre di una slogatura dei legamenti del ginocchio e della caviglia e non riesce quasi a muoversi. Mi domando angosciato come riusciremo a difendere la nostra posizione con soli quattro uomini validi.

31 gennaio. Nel tentativo di mettermi in contatto con l'*Endurance*, mi accorgo che la nostra radio è fuori uso. Durante la sbandata, l'acqua che si trovava in sentina deve essere entrata nell'apparecchio dal lato posteriore provocando un corto circuito. Scambiamo con la nave appoggio due razzi verdi, per segnalare che non abbiamo bisogno di ulteriore assistenza. Il mare è ora abbastanza calmo e navigando di bolina riusciamo ad attraversare senza incidenti lo stretto di Le Maire, raggiungendo finalmente le acque libere dell'Atlantico.

3 febbraio. Da ventiquattro ore il vento soffia, sempre più forte, proprio dalla direzione nella quale vogliamo andare. A metà della notte, Patrick mi sveglia per avvertirmi che il mare ricomincia ad assomigliare a quello di Capo Horn, che non è più possibile bolinare e che, per evitare guai maggiori, ha ammainato tutto e rivolto la poppa al mare. Per non perdere in poche ore tutto il terreno guadagnato ieri con tanto sforzo, filiamo di poppa prima alcune cime e poi l'ancora galleggianti che avevo riservato per i casi estremi. Ma l'ancora non resiste allo sforzo e poco dopo la tela si strappa e recuperiamo solo lo scheletro. Non ci rimane che issare la tormentina e metterci, per cinque interminabili ore, alla cappa, in

attesa che la tempesta si plachi.

5 febbraio. Da due giorni abbiamo ripreso la marcia, sempre di bolina, con la barca molto sbandata. I pochi superstiti dell'equipaggio sono stremati dai continui cambi di vele e Edo in cuccetta geme per il violento beccheggio. A sostenerci è soltanto la speranza di trovare presto un clima più mite.

9 febbraio. Un'altra burrasca, con onde forse più alte di quelle di Capo Horn, ma per fortuna assai meno ripide, ci ha investito in pieno e ci ha spinti forse un po' troppo verso le coste sudamericane. Con la radio fuori uso, non sono più al corrente della posizione degli avversari, ma ho la spiacevole sensazione che stiamo perdendo terreno.

10 febbraio. Abbiamo incontrato, con due giorni di anticipo sulle mie previsioni, l'aliseo di nord-est. Adesso rischiamo di avere venti contrari fino alla fine, e a furia di tirare bordi le 600 miglia che ancora ci separano da Rio potrebbero diventare 1.500. Mentre il cielo prende l'aspetto caratteristico di questo regime di venti, decido di portarmi ancora più sotto costa, nella speranza di trovare qualche brezza termica; ma quando avvistiamo il faro di Mostardas, per evitare i fondi infidi rimettiamo a malincuore la prua verso est.

15 febbraio. Durante la notte è arrivato finalmente un po' di vento da ovest, ma la nostra gioia dura poco. Con il sorgere del sole sopravviene la bonaccia, e per sedici ore rimaniamo assolutamente immobili sotto il sole dardeggiante; l'acqua è così calma e limpida che ci si potrebbe specchiare, ma noi, stanchi e delusi, riusciamo solo a pensare alle nostre speranze di buon piazzamento che se ne stanno andando in fumo.

18 febbraio. Altri tre giorni di calme, appena inframmezzati da qualche ora di lievi brezze, hanno portato al massimo la nostra esasperazione. Ma bene o male arriviamo all'altezza di Isola Grande, a 70 miglia da Rio, e ora il cielo si è coperto di nubi che dovrebbero portare un po' di vento.

19 febbraio. Finalmente, alle 5,30 del mattino, tagliamo il traguardo, situato davanti alla famosa spiaggia di Ipanema. Siamo rimasti in mare 51 giorni, lunghi quanto una vita. Ma il mio scopo, quello di arrivare a Rio nonostante le tante disavventure, è raggiunto; e così la squadra italiana, formata dal *Tauranga*, dal *Guia* e dal *CS & RB*, può mantenere quel primo posto brillantemente conquistato a Sydney e che ora faremo il possibile per difendere fino in fondo.

Erik Pascoli

(servizio a cura di Livio Caputo)

AMAR ISSIMO[®] Sanley



Un intruglio diabolico