

# SOMMARIO

N. 1230 - Vol. XCV - Milano - 28 aprile 1974 © 1974 EPOCA - Arnoldo Mondadori Editore



Tutti i particolari della drammatica vicenda di **Mario Sossi**, il magistrato rapito a Genova, ricostruiti da Giuseppe Grazzini, Gualtiero Tramballi e Marzio Bellacci alle pagg. 26-32.



Il « Tauranga » ha concluso il giro del mondo. L'imbarcazione di « Epoca » è passata attraverso una serie di disavventure che **Erik Pascoli** racconta alle pagine 60-65.

**3** LETTERE AL DIRETTORE

**15** ITALIA DOMANDA

**16** MEMORIA DELL'EPOCA  
Ricciardetto

**21** ECONOMIA  
Angelo Conigliaro

**23** IL PAESE  
Cesare Zappulli

**26** BRIGATE ROSSE:  
INAFFERRABILI SÌ,  
MISTERIOSE FORSE  
Gualtiero Tramballi

**30** L'ALPINO CON LA TOGA  
Giuseppe Grazzini

**34** UN DURO SCONTRO SE  
IL GOVERNO FA IL SORDO  
Raffaello Uboldi

**38** CHI SONO I PAPABILI  
Ettore Masina

**49** NATURA  
Ariberto Segala

**50** PROCURATORE ALZATEVILI  
Sandra Bonsanti

**52** DRAMMA NEL GHETTO  
DI DAMASCO  
Livio Caputo

**60** L'ECATOMBE DELLE VELE  
Erik Pascoli

**66** ESISTE ANCORA LO STILE,  
MISTER BEATON?  
Carla Stampa

**71** DENTRO L'INFERNO VERDE  
DEL RIO PADAMO  
Walter Bonatti

**88** KISSINGER SENZA RESPIRO

**90** L'EREDE DELLA GARBO  
Francesco Madera

**94** DALLA PARTE  
DELLE BAMBOLE  
Giorgio Torelli

**104** JALLUD ESCE DALL'OMBRA  
Egisto Corradi

**108** È POSSIBILE  
VIVERE PIÙ A LUNGO?  
Franco Bertarelli

**117** CHI DOVE PERCHÉ

**118** L'INDUSTRIA DEGLI SCAPOLI  
Francesco Gola

**122** MORTE DI UN BANDITO  
Giuseppe Grazzini

**128** L'OBIETTIVO SENZA PUDORE  
Remo Urbini

**130** IL RAGIONIERE  
CON LO SCUDETTO  
Gualtiero Tramballi

**133** LO « SVENTURATO CIANO »  
Roberto Cantini

**135** DANTE  
DA VARSAVIA A FIRENZE  
Carlo Maria Pensa

**136** A TAVOLA CON VERONELLI

**139** NELL'ALBERGO  
DI DIRK BOGARDE  
Domenico Meccoli

**141** PURIFICATO ESPONE  
A MILANO  
Raffaele Carrieri

**142** SVAGO

**146** I PROGRAMMI RADIO E TV



L'attrice norvegese **Liv Ullman** sta ripercorrendo la strada che negli anni venti condusse al successo l'altra scandinava: Greta Garbo. Servizio di Francesco Madera alle pagine 90-92.



**Umberto Lenzi** non ha dubbi: sarà lui - dice - il primo presidente della Lazio campione d'Italia. Intervista di Gualtiero Tramballi alle pagine 130-131.

In copertina: Henry Kissinger (servizio alle pagine 88-89)

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. 25.400 - semestrale L. 12.700 - biennale (con dono speciale) L. 50.800 - Per cambio indirizzo inviare 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/r, 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

Un'avventurosa traversata  
conclude il periplo del "Tauranga"

# L'ECATOMBE DELLE VELE

La prima regata intorno al mondo è stata per tutti una fatica disumana. Inglesi e francesi, che avevano preparato barche avveniristiche al di là delle attuali possibilità tecnologiche, sono stati sconfitti da un intraprendente miliardario messicano e dalla squadra italiana che nel complesso ha fornito una prova di grande regolarità.

di ERIK PASCOLI





# TAURANGA

Portsmouth, aprile

La prima regata intorno al mondo è terminata. Alle ore 18.09'02" del 18 aprile, il *Tauranga* è sfilato nuovamente davanti all'antico forte di Southsea, da cui Sir Alec Rose ci aveva dato la partenza sette mesi e dieci giorni fa. Soffiava una tenue brezza di sud-est e in teoria avremmo dovuto passare la linea del traguardo sotto *spinnaker*, ma di *spinnaker* leggeri non ne avevamo più. L'ultima tappa, da Rio de Janeiro a Portsmouth, quaranta giorni quasi tutti di bolina, ha infatti dato il colpo di grazia al gioco di vele del *Tauranga*, logorato da più di cinquantamila chilometri di navigazione. Una dopo l'altra, le vele che ci sarebbero servite di più per cercare di migliorare in *extremis* la nostra posizione si sono strappate, scucite o addirittura disintegrate. La stessa randa era ridotta quasi a brandelli. Invano abbiamo passato giornate intere a rammendare; alla fine, dopo essere rimasti a ridosso dei primi fin quasi all'ingresso della Manica, abbiamo dovuto accontentarci del nono posto sia nella classifica di tappa sia in quella generale.

Come si prevedeva, quest'ultima frazione è stata la più breve e in un certo senso la più tranquilla, perché il vento non ha mai superato forza 7 e soltanto nella fase finale abbiamo dovuto risalire un mare veramente cattivo. L'equipaggio, rinnovato per due terzi a Rio e riportato a undici persone, era fresco e pieno di entusiasmo e Yves Olivaux, l'espertissimo navigatore francese, ci ha tracciato una rotta impeccabile. Ma il *Tauranga* stesso era stanco, come una vettura di formula 1 alla fine della stagione dei Gran Premi. A parte le vele, anche la radio, rovinata a Capo Horn, non funzionava più. I frenelli del timone si sono rotti due volte, richiedendo laboriose riparazioni. Per prevenire guai, abbiamo dovuto esercitare una continua sorveglianza sulle drizze e sul sartiamme. Verso la fine, siamo stati addirittura costretti a ridurre le razioni alimentari, perché allo sco-

**L'equipaggio del « Tauranga » manifesta la sua gioia nel momento di tagliare il traguardo di Portsmouth dopo sette mesi e dieci giorni di navigazione. Sullo sfondo, uno degli antichi forti che segnano la linea d'arrivo.**



po di alleggerire la barca avevamo imbarcato solo un minimo di provviste.

Adesso siamo qui, nella stessa darsena che nel settembre scorso vide i nostri ultimi febbrili preparativi di partenza, a ripensare alla straordinaria avventura vissuta e a trarne la lezione. Degli undici partenti di allora, siamo rimasti soltanto in quattro: Patrick Diebolt, Jean Noel Durand, Zara e io, più Guido Piazzini che però ha saltato la tappa di Capo Horn prima di ricongiungersi a noi a Rio per la frazione finale. La mia

speranza di fare tutto il giro con il medesimo equipaggio si è dunque rivelata illusoria. Per molti, soprattutto per i più giovani, la prova è risultata troppo dura: ho visto individui che credevo di ferro sgretolarsi giorno dopo giorno, letteralmente sfibrati nel morale e nel fisico dall'accumularsi della fatica, dei disagi e dello stress provocato dalla convivenza forzata in uno spazio tanto ristretto. Io stesso non so, oggi come oggi, se me la sentirei di ricominciare da capo. È stata un'esperienza meravigliosa, ma da fare una sola volta in una vita.

Del resto, ragionando con il senno di poi, non so se quella dell'equipaggio unico fosse una buona idea. È vero che il *Sayula*, lo Swan 65 del miliardario messicano Ramon Carlin, risultato primo in classifica generale, ha fatto tutto il giro con gli stessi uomini. Ma si trattava di una barca a conduzione familiare, in cui quasi

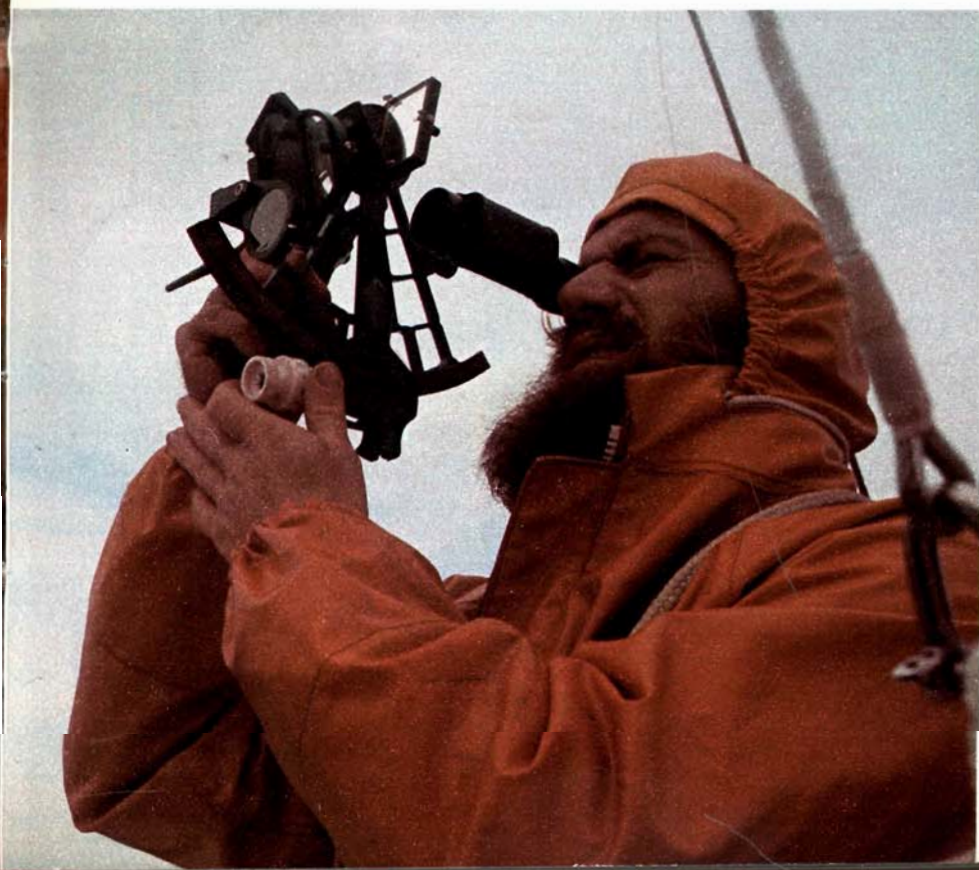
metà dell'equipaggio era costituito da parenti del proprietario, e con una organizzazione alle spalle che ha consentito loro di riposare adeguatamente durante gli scali. L'*Adventure*, secondo classificato (e vincitore di ben tre frazioni su quattro), ha invece cambiato l'intero equipaggio, comandante compreso, ad ogni tappa. Su *Grand Louis*, terzo, c'è stato egualmente un notevole ricambio. Anche noi abbiamo finito con il cambiare molti uomini; ma in maniera casuale, scegliendo i sostituti per coloro che scendevano tra i pochi candidati disponibili agli scali, senza avere la possibilità di sottoporli a una selezione preventiva. Siamo così partiti per la tappa più lunga e difficile, la Sydney-Rio de Janeiro, con un equipaggio di sole otto persone, di cui due sono state messe quasi subito fuori combattimento da vari incidenti.

Quando abbiamo lasciato Ports-

mouth nel settembre scorso, i grandi favoriti della regata erano il *Pen Duick VI* di Eric Tabarly, il *Great Britain II* di Chay Blyth, e il *Burton Cutter* di Leslie Williams, tre mostri di oltre venti metri di lunghezza costruiti appositamente per il giro del mondo con impiego di materiali speciali ed enorme dispendio di milioni. Invece, *Pen Duick VI* ha disalberato due volte, perdendo settimane di tempo per le riparazioni. *Great Britain II* è arrivato sesto in classifica generale e *Burton Cutter* ha dovuto addirittura saltare due tappe per il cedimento di una fiancata. I primi due posti sono toccati a barche in vetroresina con scafi di serie, che alle soluzioni avveniristiche avevano preferito attrezzature già collaudate. La conclusione è che la tecnologia nautica ha voluto fare, in questa occasione, il passo più lungo della gamba: nell'intento di creare delle superbarche,



**A sinistra: il « Tauranga » procede di bolina nell'Atlantico centrale, con vento forza 6. Per buona parte del percorso la barca ha navigato sbandata di 15-20 gradi, con notevole disagio dell'equipaggio. Soprattutto la parte conclusiva, in cui il « Tauranga » ha dovuto risalire il Golfo di Biscaglia e la Manica contro vento senza potere più disporre delle vele adatte, è stata assai faticosa. Sopra: incontro con un peschereccio al largo del Portogallo. Sotto: Erik Pascoli fa il punto. Il « Tauranga » ha navigato con precisione, avvistando le coste inglesi esattamente nel punto previsto.**



capaci di infliggere alle altre distacchi spettacolari, si è finito con il trascurare il fattore solidità, che invece è risultato decisivo soprattutto nei mari australi. Ecco perché la piccola flotta italiana, partita con imbarcazioni « normali », come *Tauranga*, *Guia* e *CS&RB*, ha potuto arrivare compatta al traguardo e strappare il successo collettivo, mentre gli squadroni inglesi e francesi hanno perso ciascuno un componente per la strada e sono rimasti con un pugno di mosche.

Enorme importanza ha avuto in questa regata il fattore danaro. Ramon Carlin, titolare di una delle grandi fortune dell'America latina, ha avuto la possibilità di cambiare l'intero gioco di vele a ogni tappa e quando, dopo la Capetown-Sydney, è rimasto senza radio, è saltato su un aereo diretto in America per procurarsene subito un'altra. La Marina britannica, che ha patrocinato l'Ad-

venture, deve avere speso l'equivalente del costo di una torpediniera. Anche per questa ragione, non so se dopo questo primo giro del mondo potrà essercene presto un altro. Bisognerà forse limitarsi a organizzarne uno ogni dieci anni, e con mezzi più grandiosi di quelli impiegati in questa occasione. Nei mari australi, per esempio, una nave da guerra dovrebbe seguire da vicino le barche durante l'intero percorso, pronta a prestare assistenza a chi si trovi in difficoltà. Se, per disgrazia, una delle imbarcazioni concorrenti fosse affondata in una tempesta o si fosse schiantata contro un iceberg, nessuno si sarebbe salvato, perché se anche l'equipaggio fosse riuscito a trabordare sulle zattere di salvataggio, sarebbe poi perito di fame e di freddo prima di poter essere raccolto. Come ormai tutti sanno, le vittime della regata sono state tre: il nostro povero Paul Waterhouse, Dominique Guillet del *33 Export* e Bernie Hoskins del *Great Britain II*. La loro scomparsa è stata per tutti noi un colpo terribile, e uno dei miei pochi rimpianti è di non avere vinto neppure una coppa da offrire ai genitori di Paul, venuti a incontrare il *Tauranga* al suo rientro in Inghilterra.

Nonostante questi lutti, il bilancio del giro del mondo deve essere considerato positivo. La regata ha offerto alla nautica una occasione unica per sperimentare nuove soluzioni e nuovi materiali, ed ha permesso a circa trecento uomini di fare una esperienza eccezionale, di cui potranno fare tesoro per il resto della loro vita. Se, una volta ritornati alle nostre case, sapremo trasmettere il messaggio di questa corsa a tutto l'ambiente nautico, i benefici si faranno sentire per molti anni.

Anche noi del *Tauranga* abbiamo tratto dall'avventura insegnamenti preziosi. Nel preparare la barca, abbiamo forse sottovalutato le difficoltà cui andavamo incontro. Avremmo dovuto, per esempio, rinforzare fin dal principio l'asse del timone, che ci ha procurato tanti fastidi durante la seconda tappa facendoci perdere almeno due posti in classifica generale, e avremmo dovuto alleggerire di più la barca, anche a prezzo di ridurne il confort. Confesso che non mi aspettavo di subire tante avarie. Avendo letto, prima di partire, tutti i libri sull'argomento, sapevo che avremmo incontrato venti a 150 chilometri l'ora e onde di quindici metri. Ma una cosa è immaginarseli, un'altra è provarli di persona. Ci sono state alcune ore, nell'Oceano Indiano e al passaggio di Capo Horn, in cui il *Tauranga* è stato veramente in balia degli elementi, e sarebbe bastato un piccolo errore per provocare una catastrofe.

Altra lezione: in una regata di



Il 23 Aprile 1737, William Offley cominciò a pensare che non avrebbe mai riuscito a bere tutto il porto che produceva.

Da quel giorno cominciò a venderlo.  
Da quel giorno il porto di William Offley ha cominciato la sua strada per il mondo.  
Ora lo trovate anche in Italia nei tre tipi: ruby, white e tawny.  
Bebetelo come aperitivo, per concludere un buon pranzo o per rendere più piacevole una sera con gli amici.

**Porto Offley**



## TAURANGA

questa lunghezza è inutile « tirare » sempre allo spasimo, rischiando di logorare anzitempo gli uomini e il materiale. Effettuare le manovre a tempo di record è utile più sul piano psicologico che su quello pratico. Bisogna cercare invece di dosare gli sforzi, e soprattutto di scegliere sempre la rotta migliore. Sotto questo profilo, ho almeno un rimprovero da farmi. Dopo aver doppiato il Capo Horn in ottima posizione, nel risalire l'Atlantico verso Rio de Janeiro ho voluto giocare d'azzardo e mi sono tenuto troppo sottocosta, finendo in una zona di calme e di venti contrari. Ma anche la sfortuna ha giocato una grossa parte: il *Tauranga* è finito puntualmente in bonaccia nella fase conclusiva di tutte quattro le tappe, mentre altri hanno tagliato il traguardo a piena velocità; e così tutti i sacrifici fatti in precedenza sono risultati vani.

Per finire, voglio dedicare due parole a mia moglie Zara, che è stata la prima donna a completare questo giro del mondo a vela. Per tutta la regata ha assolto, senza mai lamentarsi, l'ingrato compito di dare da mangiare a dieci uomini affamati e spesso insofferenti. A Capo Horn, due ore dopo che la barca era stata rovesciata su un fianco, sbattendo con violenza Zara contro il tavolo di carteggio, in tavola c'era già un pasto caldo cucinato a regola d'arte. Se tutti abbiamo portato a termine questa impresa in buona salute, lo dobbiamo anche a lei. **Erik Pascoli**

### LA CLASSIFICA

Delle 18 barche che hanno preso il via da Portsmouth l'8 settembre 1973, 16 hanno completato il giro del mondo.

Ecco la classifica generale delle prime dieci:

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

La quarta e ultima tappa è stata vinta da **Adventure** davanti a **Great Britain II** e **33 Export** (Francia).

FINE

# Radioregistratore



**Radioregistratore RR 332:** un solo apparecchio che riunisce una radio AM/FM (con controllo automatico di frequenza) ed un registratore per trasferire su cassetta i programmi radio **senza uso del microfono.**

## PHILIPS

Concorso "Radioregistra e vinci" D.M. 2/25.85.95  
Partecipate all'estrazione di prestigiosi complessi H  
acquistando un radioregistratore Philips.  
Basta registrare in diretta il vostro program  
preferito e inviare la cassetta a  
Philips - Piazza IV Novembre, 3 - Mila  
Riceverete norme dettagliate  
concorso al momento della  
acquisto di un radioregis  
tore Philips.