

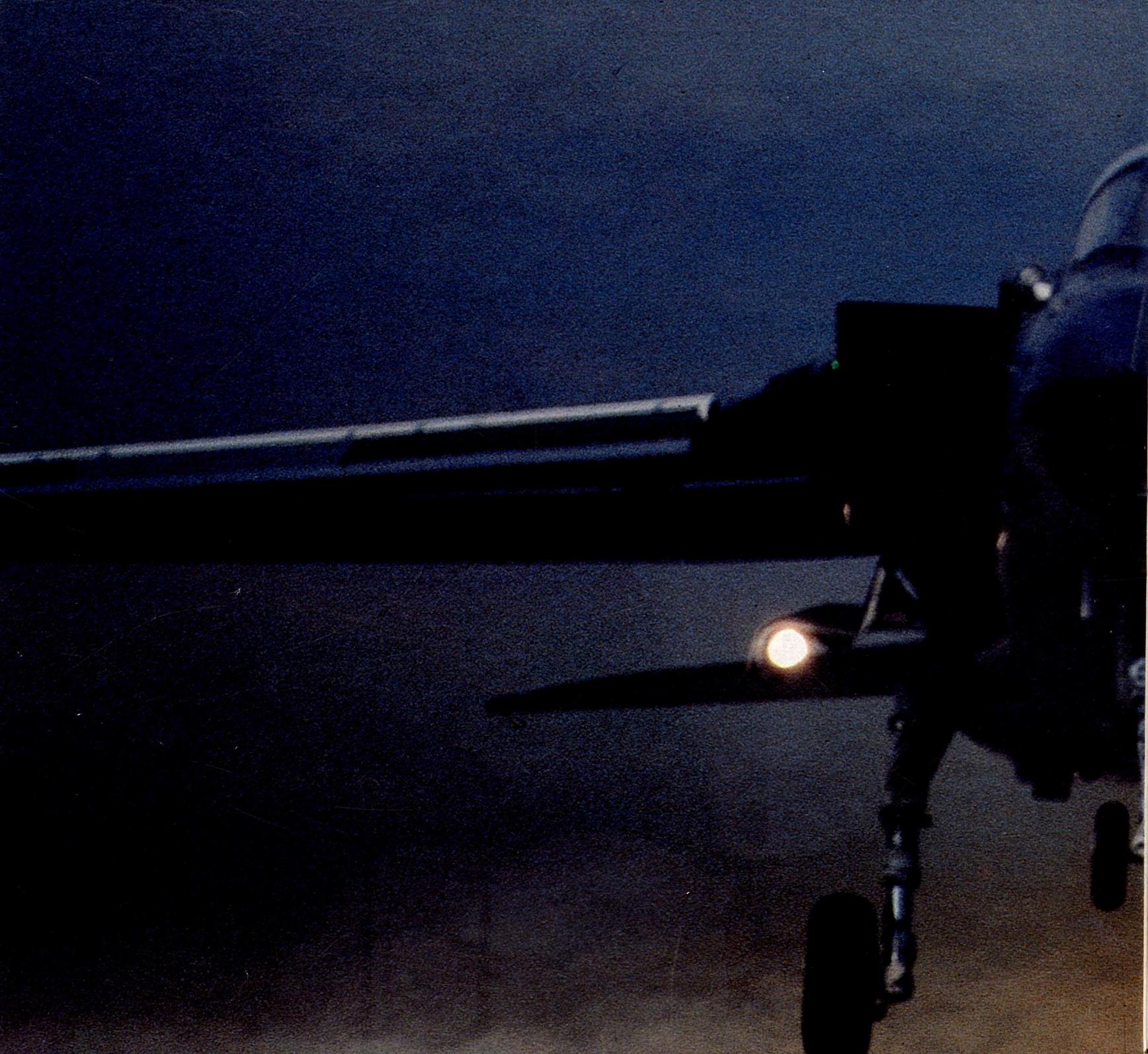
# EPOCA

**SPECIALE  
MODA**



**Wilma C.  
14 anni  
«La mia vita non è  
in vendita»**

**DIFESA: L'ITALIA IN PRIMA LINEA SUL FRONTE SUD**



*Proprio mentre nuovi echi di minaccia  
si odono dalla Libia, l'Aeronautica  
militare sta portando a termine la realizzazione  
d'un formidabile dispositivo di difesa aerea nel meridione  
d'Italia. Ecco, per la prima volta, un rapporto sulle  
nuove basi e sui loro mezzi, e le immagini del loro  
strumento più avanzato: il «Tornado».*

# IN PRIMA LINEA

di Remo Guerrini - fotografie di Mauro Galligani

*Gioia del Colle: la poderosa sagoma  
di un MRCA «Tornado» in decollo  
si staglia contro il tramonto. Già una  
dozzina di questi cacciabombardieri  
è in linea nella base pugliese.*

**SUL FRONTE SUD**



*Allievi piloti alla scuola di volo di Lecce. Alle loro spalle gli MB 339 che, in caso d'emergenza, si trasformano in caccia antinave (gli*



argentini li hanno collaudati con successo alle isole Falkland). Ogni anno si formano 40 nuovi piloti.



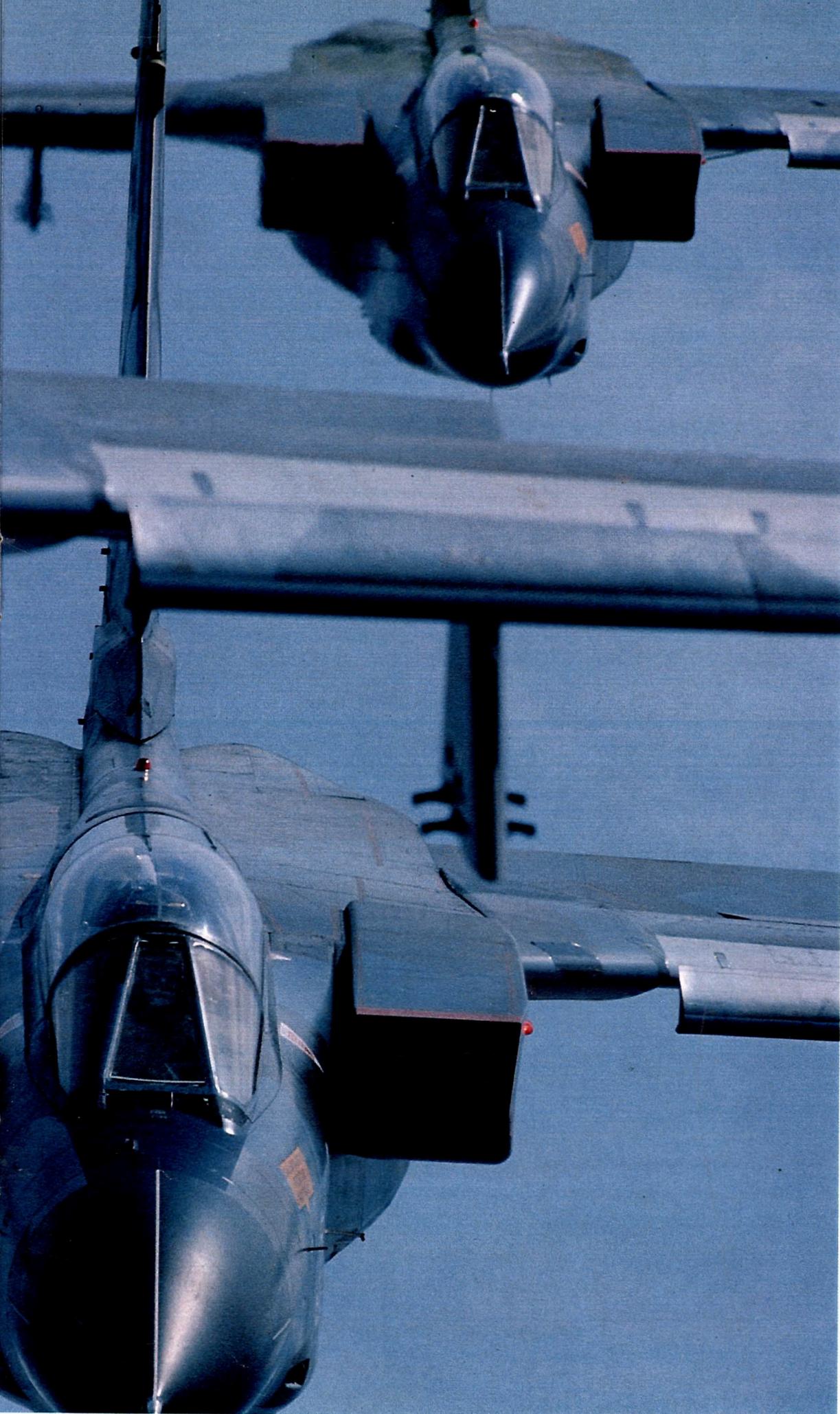
**S** di Remo Guerrini

cavato nella lava e nella roccia di fronte al monte Sant'Elmo, di fianco all'aeroporto di Pantelleria, l'hangar porta una firma illustre: quella di Pierluigi Nervi, che lo disegnò alla fine degli anni Trenta. Per costruirlo circa dodicimila uomini, gli obiettori di coscienza di allora, furono costretti a lavorare di pala e piccone nel ventre della montagna, per undici mesi. Dentro, gli aerei da caccia venivano appesi a muso in giù, come pipistrelli di ferro. Per quarant'anni, dopo la guerra, di quell'hangar, lungo più di trecento metri, ci si era dimenticati: ora, nel giro di pochi mesi, l'immensa caverna è stata ristrutturata. Il resto verrà, in fretta. Qui, al centro del canale di Sicilia, in caso di allarme o di aumento della tensione internazionale, si potrebbe accogliere un gruppo di quindici MB 339, agilissimi caccia armati di razzi e cannoni da 30 millimetri (i più grossi in dotazione a un aereo) capaci di volare a pelo d'acqua, invisibili ai radar delle navi.

Dall'altra parte del mare, oltre il golfo di Gela, a Mezzogregorio, fra i monti aspri e spelati dal vento che tira da capo Passero, una enorme antenna d'oltre cento metri quadri ruota lentamente, ma continuamente, da meno di un anno. È il colossale Argos 10, il più moderno complesso radar installato in Europa: nella palazzina «in-



***I «Tornado» del 156° gruppo, con base a Gioia del Colle, in volo. Con la loro enorme autonomia (quattro mila chilometri) possono portare***



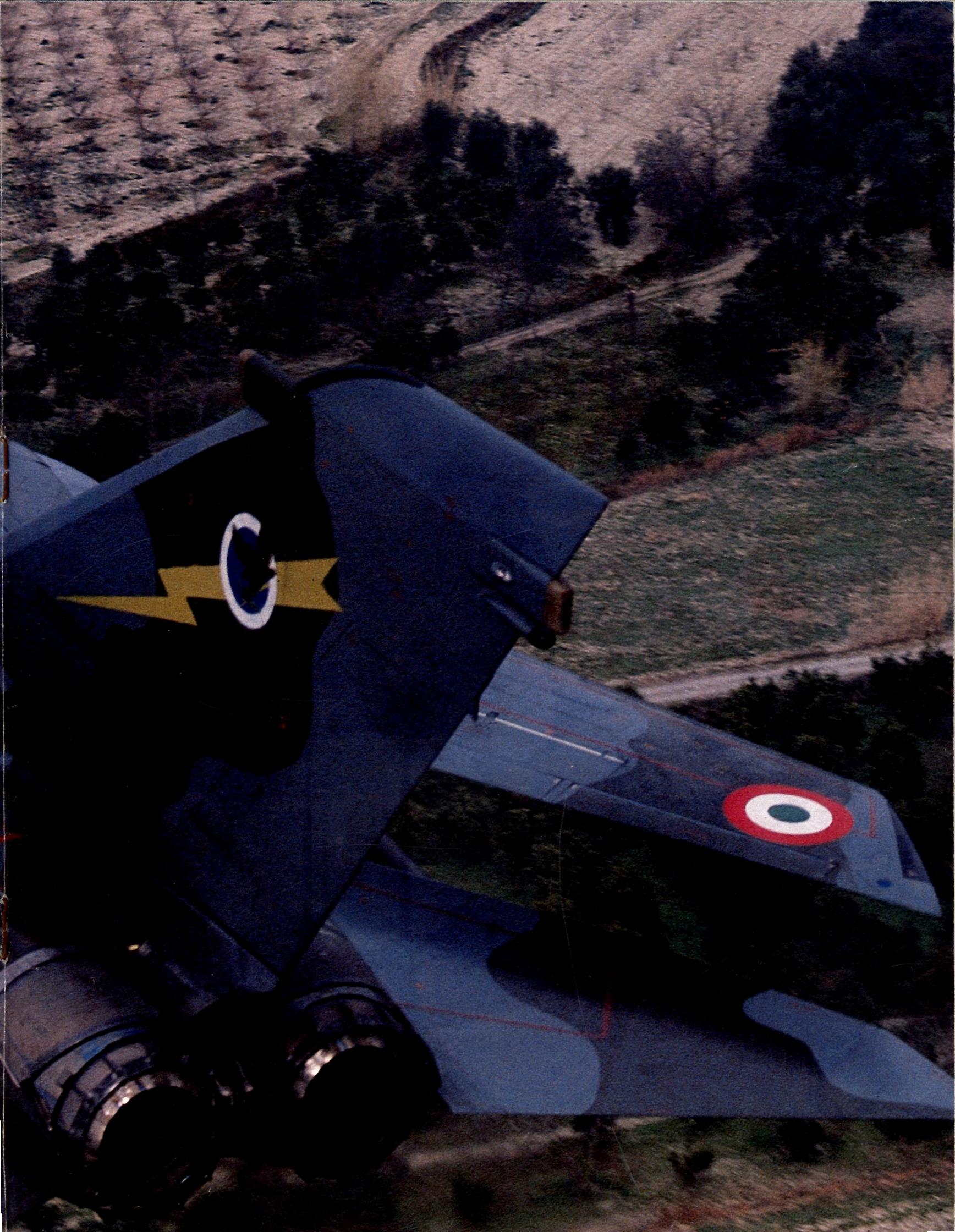
durita» di cemento armato, proprio sotto la grande cupola geodetica verde, l'aria è costantemente condizionata a 21 gradi, e la semioscurità è rotta soltanto dal pulsare degli schermi e dei pannelli dei computer. Gli operatori - una ventina di tecnici in tempo di pace, una trentina in tempo di allarme - siedono davanti a tre file di *consolle*. E quando uno «zombie» (cioè una nuova traccia) compare sullo schermo, un formidabile meccanismo s'avvia automaticamente. In tre minuti (ma con l'addestramento si arriverà presto a due) il computer aggancia lo «zombie», l'identifica confrontandone le caratteristiche con le altre informazioni di cui è in possesso (piani di volo di aerei civili nella zona, per esempio, o i particolari «echi» di riconoscimento degli aerei militari «amici»), l'abbandona se lo riconosce, lo classifica e mette in allarme la più vicina base per la difesa aerea se lo considera sconosciuto. Il radar di Mezzogregorio guarda fino a 400 miglia di distanza.

Trapani, aeroporto di Birgi. Dal primo ottobre 1984 sui timoni dei caccia intercettori e dei cacciabombardieri F-104S di stanza nella base vengono dipinte nuove insegne: un asso di bastoni, una scacchiera bianconera. È il 37° stormo della nostra aeronautica, appena nato. «Per ora abbiamo 2 squadriglie, altre seguiranno mano a mano che crescono le capacità di manutenzione della base, e arrivano i nuovi piloti», spiega il colonnello Sergio Triches, comandante dello stormo. «Entro la fine di quest'anno la base sarà pienamente operativa, e nel 1986 sarà già soggetta alle valutazioni tattiche della Nato, cioè i periodici esami che verificano, e insieme garantiscono, la perfetta efficienza bellica delle strutture». A Birgi la base somiglia ancora a un immenso cantiere: gli alloggi per gli avieri,

**ordigni d'ogni tipo (dai missili antinave Kormoran alle atomiche) in qualsiasi parte del Mediterraneo.**



**Ancora il «Tornado» in volo, a bassissima quota. Grazie al suo raffinatissimo Terrain Following Radar, questo aereo vola seguendo automaticamente, senza alcun intervento del pilota, il profilo del terreno, alzandosi e abbassandosi a seconda della configurazione del suolo.**





***Ancora i «Tornado». La nostra aeronautica ha ordinato 100 di questi cacciabombardieri: finora ne sono già stati consegnati 36. Per la prima***

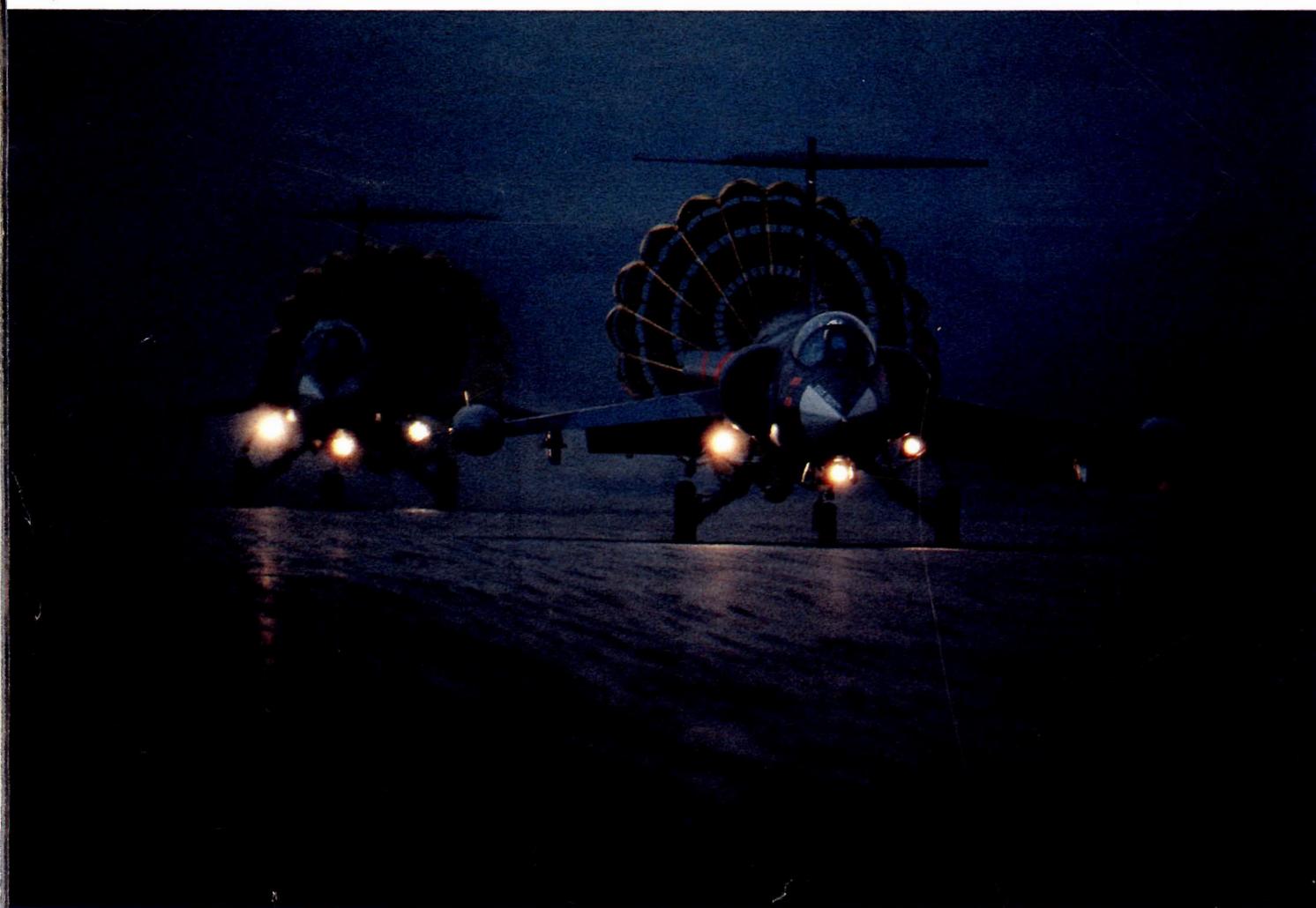


le palazzine per ufficiali con famiglia, la sala operativa, gli *shelter* a cupola per ricoverare gli F-104S lungo la pista, tutto è nuovo, mentre ruspe e trattori sono al lavoro per costruire l'area destinata agli Awacs. Un grande piazzale per parcheggiare anche quattro Boeing, stazioni per carburanti, alloggi e palazzine: entro un paio d'anni Birgi diverrà un anello della catena radar aerotrasportata, stesa dalla Norvegia alla Turchia, capace di vigilare elettronicamente a centinaia di miglia di distanza.

Pantelleria. Mezzogregorio. Trapani. «Fino agli anni Settanta lo scudo difensivo ufficiale, lo schieramento di radar e velivoli, guardavano a nord-est. E l'aeronautica era l'unica arma a dare rilevanza strategica al fianco sud, a considerarlo fonte di potenziale minaccia», dice il generale Cherubino Brancaleoni, capo di stato maggiore della Terza regione aerea, che controlla i cieli dell'Italia meridionale e della Sicilia. «Poi, fra il '69 e il '70, ci si è accorti che il fronte meridionale era davvero sguarnito. È a quel tempo che è iniziata la pianificazione che oggi dà i suoi frutti».

Fu nel settembre del 1969, infatti, che Gheddafi detronizzò re Idris di Libia. Nel 1970 diventò primo ministro, e cominciò a cacciare i militari americani e inglesi che avevano sulle coste le loro basi, e i civili italiani che facevano a Tripoli e Bengasi i loro affari. Nel maggio 1971, primo gesto d'attenzione verso un'area diventata all'improvviso turbolenta, una squadriglia di cinque F-104S fu rischierata (cioè trasferita in via transitoria) a Trapani. Ora, a quindici anni di distanza, il varco è chiuso. In ogni base di caccia intercettori (Trapani e Sigonella in Sicilia, Grazzanise in Campania, Gioia del Colle in Puglia) due F-104S sono pronti a decollare in qualsiasi momento, a cinque minuti dall'attimo in cui la sirena dell'allarme,

**volta, con essi, si attua il concetto di «difesa avanzata»: si può cioè colpire il nemico nel suo territorio.**



**Quattro immagini di F-104S. Progettato negli anni Sessanta, tuttora insuperabile per accelerazione (da fermo a terra, raggiunge i tredici**



dello *scramble*, prende a ululare: i piloti riposano nelle casermette accanto agli *shelter* già in tuta di volo, e un'equipe di otto armieri e meccanici è pronta a scattare verso l'aereo. A Gioia del Colle, dove ha sede il 36° stormo, le ruote dell'F-104 rullano sulla pista di decollo a due minuti e mezzo dopo l'allarme. «L'F-104 è l'aereo che al mondo, ha ancora oggi le migliori doti di accelerazione. Dal momento in cui si rilasciano i freni al momento in cui tocca la quota di 37 mila piedi, circa 13 mila metri, può passare appena un minuto e 37 secondi», spiega il tenente colonnello Giuseppe Febbraro, che a Gioia del Colle comanda il XII gruppo degli intercettori.

«In realtà non servirebbe avere una completa struttura di basi per i caccia, se non avessimo la capacità di scoprire gli avversari a grande distanza, di dirigere contro di essi i nostri aerei, di coordinare tutta la difesa», dice Brancaleoni. Ed è per questo che, negli ultimi anni, progetti, pianificazione e finanziamenti, hanno riguardato soprattutto i radar, la vigilanza, l'elettronica. L'impianto di Mezzogregorio, miliardi d'investimento, tecnologia quasi interamente italiana (il radar è della Selenia), non è infatti isolato, ma fa parte di una vera e propria catena che comprende centri più o meno analoghi (anche se di inferiore potenza) a Licola, Jacotenente, Marsala e Otranto, tutti collegati fra loro da un sistema di trasmissione automatica dei dati. In sintesi, ciò che viene «visto» da un radar compare nello stesso momento, o quasi, sugli schermi degli impianti di tutta la catena. In più i radar principali (Mezzogregorio o Jacotenente) sono inseriti in un sistema ancor più raffinato, il Naegis, che consente la trasmissione automatica dei dati a tutti gli impianti della Nato, compresi gli aerei Awacs in volo. Ciò avviene in per-

**mila metri di altezza in un minuto e mezzo) questo caccia è ancora il nerbo della nostra difesa aerea.**

# ARCHEO

ATTUALITA' DEL PASSATO



IL PRIMO NUMERO  
IN EDICOLA

Il Dossier di questo mese:  
**COSÌ NACQUE L'ITALIA**  
*di Sabatino Moscati*

## LA GRANDE AVVENTURA DELL'ARCHEOLOGIA MESE PER MESE

Un museo sepolto più grande di tutti i musei conosciuti è ancora da scoprire. Sempre più emozione e sempre più scienza, l'archeologia svela l'ignoto del nostro passato e modifica le conoscenze del nostro presente. ARCHEO è il passaporto per varcare il confine della storia, l'occhio che scruta nei secoli la vita di quei giorni, l'arte, la cultura, gli eventi e gli usi di tutte le genti.

ARCHEO, il divertimento più colto per ricostruire le nostre origini e capire la nostra identità di uomini d'oggi. ARCHEO, una lettura piacevole che informa, approfondisce e appassiona.

ARCHEO: in ogni numero, la rivista con gli articoli di attualità e il Dossier monografico, un volume da conservare.

fetta sintonia con il ruolo che l'Italia ha in ambito Nato: la protezione del fianco sud, e l'attenzione al teatro del Mediterraneo sia marittimo che terrestre (nelle ipotesi che gli Stati maggiori alleati prendono in considerazione, c'è ad esempio quello di un rischieramento del patto di Varsavia sulle coste del Nord Africa).

Cuore di tutto il sistema della difesa aerea del fronte sud, luogo ove convergono tutte le informazioni e tutte le decisioni vengono prese, è un altro intrico di tunnel e caverne scavati nel terreno carsico delle Murge, a Martina Franca: il Roc, *Regional operative center*. Pavimenti in linoleum nero e lucido, matasse di tubi della posta pneumatica che scorrono contro i soffitti, porte antishock capaci di reggere anche all'urto nucleare, un chilometro di gallerie su due livelli, meno 25 metri e meno 50 metri, aria condizionata, pallida luce al neon. Fuori, anzi sopra, gli ulivi e le querce da sughero del parco comunale di Pianelle.

«Questo è un luogo di sintesi, è il cervello dove convergono le immagini riprese dai tanti occhi che dall'Italia meridionale scrutano nel Mediterraneo», spiega il generale Guido Olivero, comandante del Roc. «Qui l'emergenza si vive sempre: per ogni aereo pronto a scattare verso una traccia sconosciuta, il nostro computer deve elaborare in tempi fulminei le geometrie d'attacco, le rotte che bisogna seguire per intercettare lo "zombie". E deve fornirle all'F-104 in volo, modificandole se si modifica la rotta del bersaglio».

Chini sulle *consolle* ci sono teste grigie, corpi un po' curvi, gente matura. Prima di finire sulla sedia del capo-controllore bisogna aver fatto almeno dieci anni di training, nel settore. «Qui non si può essere né avventati né superficiali. Qui non ci si esercita. Qui si vivono situazioni vere: ogni settimana ordiniamo, in media, un paio di *scramble* reali, voli d'intercettazione di tracce sconosciute, sospette, o, come diciamo noi, da naso». L'ultimo è avvenuto qualche giorno fa: un bimotore libico, in volo di trasferimento dal nord Europa, che è «uscito di strada», deviando dal piano di volo previsto. A riportarlo sono stati due F-104S, che si sono alzati dalla base di Grazzanise. Altri voli vengono ordinati ogni volta che un convoglio del Sovmedron (la flotta russa nel Mediterraneo) si affaccia dal mare Egeo: nel giro di un'ora

## MA LA MARINA VUOLE LE ALI...

■ Il disegno di legge è stato presentato quasi di soppiatto, il 20 dicembre, alla vigilia di Natale. Firmato dal contrammiraglio Severino Fallucchi, senatore democristiano, e da altri 18 colleghi, è composto da sei articoli piuttosto scarni e s'intitola «Istituzione e ordinamento dell'aviazione navale». Eppure in seguito a questa proposta è divampata, fra Marina e Aeronautica, una delle più vivaci polemiche degli ultimi anni (a livello di vertice, però; reparti della marina e dell'aviazione agiscono invece di perfetto accordo a bordo dei 18 Breguet «Atlantic» che, di stanza a Sigonella e ad Elmas, costituiscono la nostra forza antisommergibile). Presentata come «la razionalizzazione di una componente della Marina militare», e dunque come legge che non comporta provvedimenti di spesa, la proposta - se accettata - realizzerebbe invece una vera e propria rivoluzione nella struttura delle Forze armate. Infatti, l'aviazione navale di cui si parla, altro non sarebbe (in aggiunta agli «Atlantic» che già la Marina gestisce senza problemi di mezzo servizio) che la forza da imbarcare sull'incrociatore tuttoportante «Garibaldi», varato nel 1983, che sta attualmente facendo le prove di macchina nel golfo di Trieste. Nato come portaelicotteri, il «Garibaldi» è diventato di fatto una portaerei (13 mila tonnellate, 180 metri, uno *sky-jump* per favorire i decolli): ma c'è solo un aereo, sul mercato, che può esservi imbarcato, l'«Harrier» a decollo verticale. Ed è proprio sull'«Harrier» che si dibatte: presentato mezzo indispensabile a garantire «la difesa aerea delle formazioni navali», l'

«Harrier» è stato in realtà concepito soprattutto per l'attacco al suolo. Lento (956 km all'ora), privo d'accelerazione e d'autonomia (il carburante se ne va soprattutto per decollare e atterrare), difficile da manovrare (ha un tasso d'incidenti triplo rispetto agli altri aerei, nel 1983 ne sono caduti 9, e 8 nel 1982), l'«Harrier» è soprattutto costosissimo: una cinquantina di miliardi, più del «Tornado». Sulla portaerei dovrebbero esserne imbarcati 6, e ciò significa che la linea di volo da acquistare è di almeno 18 esemplari. Poiché il disegno di legge prevede anche la creazione di scuole di volo, di basi aeromarine, di strutture a terra parallele a quelle già esistenti presso l'aeronautica: un duplicato che verrebbe a costare circa 3 mila miliardi. Una nave che imbarcasse gli «Harrier» dovrebbe inoltre rinunciare agli elicotteri antisom essenziali alla propria difesa (elicotteri per i quali il «Garibaldi» era stato progettato), non avendo in cambio che una labile protezione in cielo. Senza contare il problema politico: una portaerei rappresenta, in sé, uno strumento offensivo, una proiezione di potenza tipica di Usa e Urss, paesi che hanno interessi planetari. «Per un Paese che ha interessi militari nel Mediterraneo, l'«Harrier» è uno strumento inutile. Anzi dannoso, perché sottrae risorse ad altri investimenti militari», sostiene Edward Luttwak, consulente del Pentagono. «E poi si tratta di tecnologie totalmente straniere. A mio parere l'Italia ha la capacità di ricerca e sviluppo tecnico industriali per mettere a punto altre e più originali forme di forza aeronavale». R.G.

e mezza al massimo le fotografie dei ricognitori finiscono sui tavoli dei comandi operativi. Alla fine di febbraio, i Breguet «Atlantic» per la ricognizione e la lotta antisom di stanza a Sigonella sono andati a braccare un nuovo incrociatore sovietico classe «Kashin» che, per la sua sbalorditiva velocità, 40 nodi, quasi 70 chilometri all'ora, nessuna nave riusciva a seguire, e altri «Atlantic» ha tamponato una squadra del Sovmedron che s'era infilata nell'Adriatico.

Catena radar, basi in grado di scagliare in cielo i propri F-104 nel

giro di pochi minuti, nuovi impianti in caverna e nuovi aerei: tutto questo è stato realizzato, nel giro degli ultimi anni senza forzare eccessivamente i cordoni della borsa, senza ricorrere a troppe leggi speciali. «Semmai abbiamo saputo spendere al meglio i soldi che avevamo, programmando di anno in anno gli investimenti», spiega il generale Brancaleoni. Dei 16 mila miliardi assegnati alla difesa nel bilancio del 1985, per l'aeronautica se ne spendono meno di un terzo. Più di 1500 miliardi sono previsti per lo sviluppo di

nuovi sistemi d'arma (l'aereo da caccia AMX, per esempio, destinato a sostituire il G-91 come strumento di appoggio tattico), per contribuire allo sviluppo del sistema Awacs, per la realizzazione di impegni internazionali. Il resto, oltre 2000 miliardi, se ne va al 50 per cento per le spese di personale, e per un buon 40 per cento in spese d'esercizio e manutenzione. Solo il 10 per cento è impiegato in nuovi impianti e nuovi aerei.

Di soldi, certo, ne vanno: un'ora di volo del poderoso MRCA «Tornado», il cacciabombardiere degli anni Novanta, costa circa 30 milioni (e l'aereo deve volare comunque, anzi paradossalmente il deterioramento è maggiore se il velivolo resta inattivo: per questo i caccia tenuti di riserva vengono «coconizzati», dall'inglese *cocoon*, bozzolo, in hangar a temperatura e umidità costanti). Un simulatore di volo computerizzato per lo stesso «Tornado» (a Gioia del Colle ogni pilota compie sul simulatore due missioni complete al mese, e se il suo comportamento non si rivela soddisfacente lo si sospende dalla attività di volo) costa 50 miliardi ed è indispensabile. Le spese per gli impianti elettronici crescono a ritmi superiori all'inflazione: quando, nel 1968, l'F-104S venne a sostituire il più anziano F-104G, il solo software necessario a gestire il cambio d'aereo in sede di Naegis, costò un miliardo e mezzo. Un'ora di volo di un F-104 richiede controlli umani per 80 ore, e un magazzino con 50 mila diversi pezzi di ricambio. A molte di queste spese - soprattutto quelle per la realizzazione di nuovi impianti - concorre tuttavia la Nato stessa.

Scarsi per quantità, uomini e mezzi sono però caratterizzati da elevata qualità. Nel corso delle più recenti «valutazioni tattiche» della Nato, la struttura della base di Gioia del Colle s'è rivelata efficiente come quelle tedesche, e ben superiore alle analoghe strutture inglesi. Nel corso dell'esercitazione antisommergibile «Dogfish», tenuta nel Tirreno la scorsa settimana e alla quale hanno partecipato 15 diversi aerei, di diverse nazioni, compresi i sofisticatissimi P-3 «Orion» americani e «Nimrod» inglesi, la miglior prestazione è stata ottenuta dagli «Atlantic» del 41° stormo di Sigonella. E i test realizzati alle scuole di volo di Lecce e Amendola hanno dimostrato che se i piloti dell'aeronautica americana hanno otti-

# 740 GLE

L'ESPRESSIONE PIÙ ALTA  
DELLA BERLINA 2000

740 TURBO INTERCOOLER - iniezione, 4 cilindri, 160 CV.

740 BENZINA - iniezione, 4 cilindri, 117 CV.

740 DIESEL - 6 cilindri, 2400 cc, 82 CV.

In un'aerodinamica d'avanguardia, razionale complemento della sua «Sicurezza Dinamica», la 740 propone la totalità dei massimi valori della Qualità VOLVO. Sicurezza, maneggevolezza e confort assoluti, economia d'investimento ed uso si sommano alle ottime prestazioni dell'esclusivo diesel 6 cilindri e a quelle del nuovo motore B200, sintesi di maggior elasticità e minor consumo, che equipaggia le nuove versioni benzina. 740: il termine di paragone della berlina duemila.

Tutte le VOLVO usufruiscono per tre anni del servizio di assistenza 24 ore su 24 «VOLVO TELE SOS».

Per saperne di più, invia il tuo biglietto da visita a:  
VOLVO ITALIA S.p.A. - Via E. Mattei, 66 - 40138 BOLOGNA

TURBO · BENZINA · DIESEL 6 CILINDRI

## VOLVO

Qualità e Sicurezza



me capacità nel volo strumentale, essi sono ampiamente meno preparati dei nostri nel volo a bassa quota e nel volo in formazione: «a parità di costo, la nostra aeronautica produce i migliori piloti. Nostri istruttori sono andati negli Stati Uniti a tenere corsi per l'Usaf, a piloti tedeschi e svedesi», dice Corrado Salvi, ex pilota nella pattuglia acrobatica nazionale, attualmente comandante della scuola di volo di Lecce. Addirittura molte procedure d'attacco, inventate in Italia, sono state adottate come procedure standard in sede Nato, e insegnate all'estero. «Il modo di attaccare le formazioni navali, le flotte, portaerei comprese, arrivandogli addosso senza farsi "vedere" dai radar, l'abbiamo inventato qui a Gioia del Colle», racconta Brancaleoni. «Nel 1968, la prima volta che l'applicammo, con due squadriglie di F-104 in versione bombardiere, volando a pelo d'acqua e in silenzio radio, piombammo sulla "Roosevelt" in navigazione al largo di capo Spartivento e al centro di una formazione multinazionale. Malgrado i loro radar battessero il mare incessantemente, si accorsero di noi quando gli passammo cinque metri sopra il ponte. Il telegramma di congratulazioni lo abbiamo ancora, alla base. A quel tempo era un exploit. Adesso è la prima cosa che i giovani imparano a fare».

Adesso, specialmente con il «Tornado». 28 miliardi «chiavi in mano» (ma con la componente elettronica si arriva a 35), una velocità massima di 2.400 chilometri orari, capacità di volo a bassissima quota (anche 50 metri), enorme autonomia (fino a 4 mila chilometri), una panoplia d'armi svariatissima (dai missili antinave «Kormoran», più efficaci dei vecchi «Exocet», fino agli ordigni nucleari), il «Tornado» è l'aereo più intelligente del mondo. Nel suo abitacolo posteriore, il «navigatore» controlla non uno, ma un ventaglio di computer: da quello che regola la piattaforma inerziale (l'aereo «sa» sempre il punto in cui si trova, nel mondo) a quello che lo guida automaticamente, seguendo il profilo del terreno, alzandosi e abbassandosi seguendo il contorno di tetti, colline e vallate. In più, mentre vola, il «Tornado» si fa il check-up: ogni 8 minuti dà un'occhiata nel proprio ventre meccanico ed elettronico, passa in rassegna viti e microprocessori. E avverte il pilota se qualcosa non gli va a genio. **Remo Guerrini**

# La "lega" del caldo.

Da sempre la lega che era alla base dei tradizionali radiatori era una lega dura e pesante come la ghisa. Nel 1966 la Faral, dopo anni di studi e di ricerche, è riuscita a mettere a punto un nuovo tipo di radiatore basato su una nuova lega che ha trovato utilizzo anche nel settore automobilistico e aeronautico. La nuova lega del caldo Faral è l'alluminio pressofuso dei suoi radiatori Tropical. Grazie all'utilizzo di questa nuova lega, il radiatore ha acquistato nuove caratteristiche sia tecniche che estetiche. Oggi il radiatore è leggero, poco ingombrante, piacevole a vedersi. Ma soprattutto Tropical assicura una grande economia di esercizio. Consuma infatti meno, perché si scalda prima, e di conseguenza riscalda prima anche gli ambienti. Questa velocità di riscaldamento è una caratteristica che lo rende prezioso ovunque. Facilità di installazione, minimo ingombro, alta resa calorica, lunga durata: il successo di Tropical è basato sui reali vantaggi che offre a tutti, architetti, costruttori, ma soprattutto a chi ha la fortuna di averli in casa.



**TROPICAL**<sup>®</sup>  
RADIATORI IN ALLUMINIO  
**FARAL**<sub>S.p.A.</sub>

# SOMMARIO

**EPOCA**

N. **1796-97**

Settimanale politico  
di grande informazione  
Anno XXXVI  
15 MARZO 1985

DIRETTORE RESPONSABILE  
CARLO ROGNONI

## ITALIA PARLA

Politica: perché boccheggia il pentapartito? *Risponde Guido Bodrato, vicesegretario Dc*

Medicina: perché solo in famiglia è permessa l'inseminazione artificiale? *Risponde il professor Emanuele Lauricella, presidente CE.CO.S.*

Spettacolo: «Sandrocchia» è come il prezzemolo? *Risponde Sandra Milo* **3**

## INCHIESTA

La mafia e le sue cinque sorelle: come cambia la geografia di Cosa Nostra dopo il clamoroso arresto dei boss americani, *di Romano Giachetti* **30**



Castellano, uno degli arrestati.

In prima linea sul Fronte sud: le nuove basi e i nuovi impianti per controllare il Mediterraneo, *di Remo Guerrini, foto di Mauro Galligani* **60**

Antenne à l'italienne: l'avvento della tivù privata in Francia, *di Alberto Baini* **114**

## OPINIONI

Intanto in Europa..., *di Jas Gawronski* **9**

I giorni dell'epoca, *di Beniamino Placido* **15**

Religione, *di Virgilio Levi* **28**

Diario italiano, *di Michele Tito* **46**

Passaporto, *di Alberto Baini* **113**

## ATTUALITA'

Wilma, il coraggio di ricominciare: storia della ragazzina che non ha voluto prostituirsi, *di Guido Mattioni* **20**

Lidia Gromyko incontra la moda italiana di Laura Biagiotti, *di Giusi Ferrè, foto di Gianni Giansanti* **38**

I retroscena del caso Borletti tra l'Italia e il Kenya: la resa del conte, *di Alberto Salani e Andrea Monti, foto di Nino Leto* **48**

## SPECIALE

Un artista belga ha dipinto una zona del deserto marocchino, *foto di Manuel Litran* **80**

Incontro con Gore Vidal, l'autore americano che reinventa la storia patria, *di Raffaella Carretta, foto di Vittoriano Rastelli* **88**

## LA STAGIONE

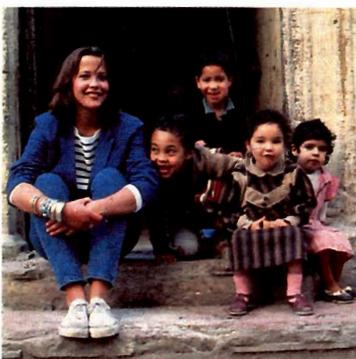
Parole, *di Vincenzo Mantovani e Alcide Paolini*  
Schermi, *di Fruttero & Lucentini*  
Suoni, *di Rodolfo Celletti e Gianpiero Borella*  
Scene, *di Enzo Siciliano*  
Forme, *di Paolo Portoghesi* **100**

LE MODE **122**

RAI TV **128**

## PERSONAGGI

Alle mele ora preferisce il serpente: Sophie Marceau racconta il suo primo film osé in arrivo sugli schermi, *di Giuseppe Bonazzoli* **76**



La copertina di questa settimana è dedicata a Wilma, la ragazzina della periferia di Roma che ha rifiutato di finire sul marciapiede a fare lo stesso mestiere della madre. Rispedita a casa dalla polizia è fuggita di nuovo e ha raccontato la sua storia a un quotidiano. Ora è al sicuro, in un istituto il cui indirizzo è mantenuto segreto. Ma quante Wilma ci sono in Italia? La storia è a pag. 20. (Foto Di Quinzio/Il Messaggero)

EPOCA - March 15, 1985 - EPOCA (USPS # 178000) is published weekly by Arnoldo Mondadori Editore 20090 Segrate (Milano), Italy. Subscriptions and distribution European Publishers Representatives Inc. 11-03 46th Avenue, LONG ISLAND CITY N. Y. 11101. Subscription annual rate 109 dollars. «Second class postage paid at Long Island City, New York 11101». Volume CXXXVIII, number 1796/7. «POSTMASTER: send address changes to E.P.R., 11-03 46th Ave., L.I.C., N.Y. 11101» SOCIETÀ ESTERE DEL GRUPPO MONDADORI: Londra: Arnoldo Mondadori Company 1-4 Argyll Street - London W1V 1AD - tel. 01-734-6301 - telex 24610 - New York: MONDADORI Publishing Co. Inc., 437 Madison Avenue - New York, N. Y. 10022 - tel. 758-6050 - Stoccolma: Arnoldo Mondadori Scandinavia AB, Kungsgatan 58 - 11122 Stockholm - tel. 08/243990 - telex 17906 Mondint - Monaco: Arnoldo Mondadori Deutschland GmbH - 8 München 5 - Klenzstrasse 38 - tel. 269031 - telex 524089 OGAME - Tokyo: Orion Press - 55-1-chome Kanda Jimbocho, Chiyoda-ku. Tel. (03)295-1400.

PARIGI: Sig.na Maria Teresa Berti  
c/o MONDGRAPH S.r.l.  
9/11 Avenue Franklin Roosevelt PARIS VIII