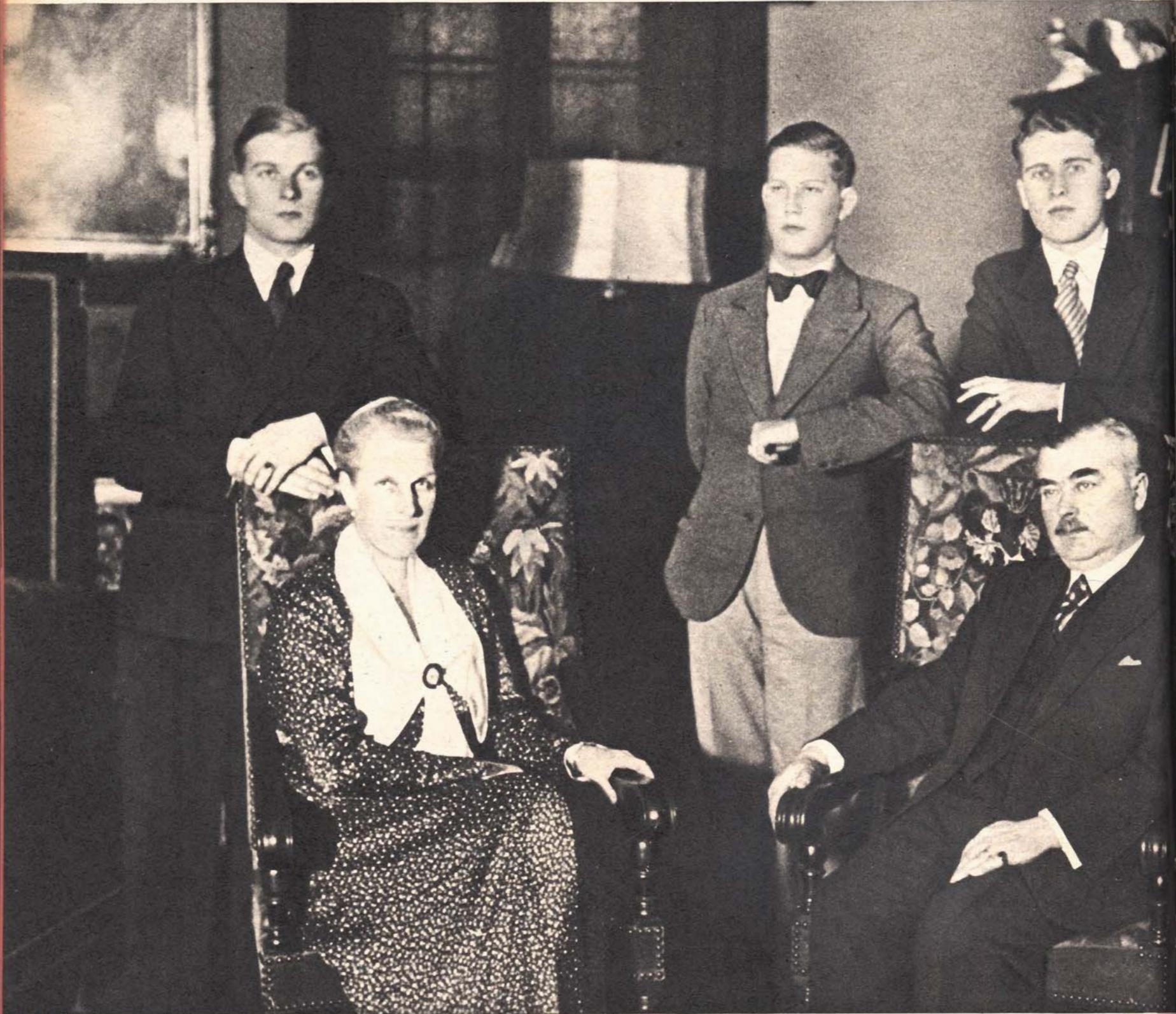


SONO IL PADRE DEL

Mentre il razzo lunare ha sfondato la barriera della gravitazione terrestre, EPOCA offre di scienza astronautica, che già trent'anni or sono cominciò i suoi esperimenti, con il



Trent'anni fa i giornali tedeschi concessero l'onore della prima pagina alla notizia degli spettacolari successi delle auto a reazione di Max Vallier, Fritz von Opel e Friedrich W. Sander; si parlava anche con abbondanza di particolari del progetto di Robert H. Goddard, che voleva lanciare un razzo stratosferico negli Stati Uniti, suo Paese natale, e di studi sui razzi intrapresi in Russia. Il pubblico venne così a conoscere l'esistenza di una nuova scienza, i cui specialisti cominciarono a comunicare tra loro, in un clima di cooperazione e di libertà, con il pensiero fisso ad un grande sogno: il viaggio nello spazio.

Ed ecco, in questa atmosfera di scienza ancora un pochino avventurosa,

fare irruzione il cinema: per attirare l'interesse del pubblico sul film *Una donna nella Luna*, la società produttrice U.F.A. chiese la consulenza tecnica di Hermann Oberth, decano della scienza dei razzi in Germania benché di nazionalità rumena.

La società chiedeva di poter sfruttare il nome di Oberth a scopi pubblicitari e gli offriva in cambio di sovvenzionare i suoi esperimenti per uno dei primi motori a benzina e ossigeno. Mentre si svolgevano questi esperimenti negli studi della U.F.A. i finanziatori del film ebbero una idea brillante: lanciare un razzo di grandezza normale in coincidenza con l'uscita del film, il cui successo sarebbe stato, in tal modo, assicurato.

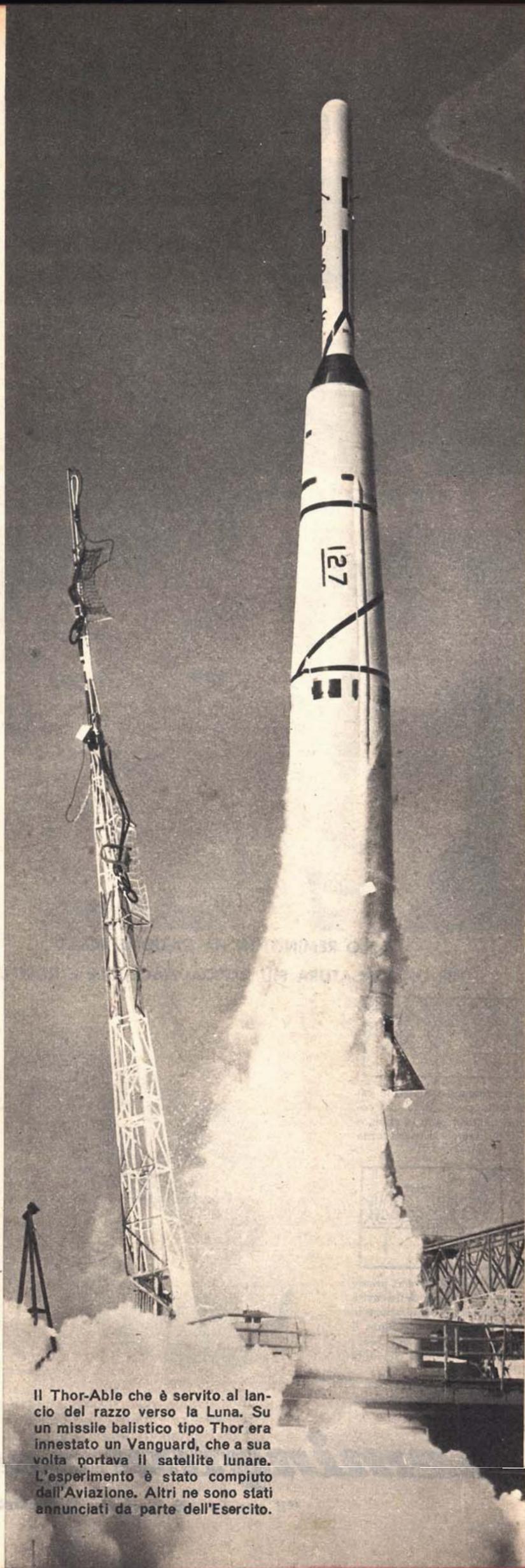
“PIONEER”

ai lettori le memorie del più famoso specialista pensiero fisso al sogno dei viaggi interspaziali.



La famiglia Von Braun in una fotografia del 1937. Wernher è il primo a destra in piedi. In quell'anno furono inaugurati gli impianti di Peenemunde per gli esperimenti sui razzi. La località venne scelta da Von Braun dietro consiglio della madre. L'anno dopo vennero lanciati con successo i primi razzi A 5.

Oberth acconsentì a questa follia e la Casa produttrice cominciò a piazzare le sue macchine da presa sul luogo del futuro lancio, prima ancora che lo scienziato avesse messo a punto un sistema che permettesse di caricare il suo razzo a ossigeno liquido. Non passò molto tempo prima che ci si accorgesse dell'impossibilità del lancio pubblicitario: il progetto venne abbandonato e Oberth, in preda allo sconforto, se ne tornò a casa, in Romania. Ma nel 1930 era di nuovo in Germania e fu appunto quell'anno che ebbi la fortuna di conoscerlo. Lavoravo allora, come ingegnere, alle officine delle locomotive di Berlino, ma dedicavo tutto il mio tempo libero ad aiutare Oberth, che si stava



Il Thor-Able che è servito al lancio del razzo verso la Luna. Su un missile balistico tipo Thor era innestato un Vanguard, che a sua volta portava il satellite lunare. L'esperimento è stato compiuto dall'Aviazione. Altri ne sono stati annunciati da parte dell'Esercito.

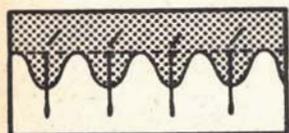
LA RASATURA PIU' VELOCE DEL MONDO



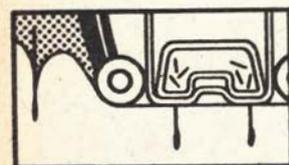
...E VERAMENTE IMPECCABILE!



**SOLO REMINGTON HA L'AZIONE ROLLER
PER UNA RASATURA PIÙ RAPIDA, PIACEVOLE E COMPLETA**



I peli crescono in piccole cavità della pelle. Il rasoio comune ne rade solo le cime, e in breve tempo la barba torna a farsi vedere.



L'Azione Roller, invece, preme dolcemente i bordi delle cavità della pelle. I peli si alzano, e lo speciale complesso radente li taglia così proprio alla base: una rasatura perfetta che dura tutto il giorno!

Il Remington pareggia baffi e basette con assoluta precisione.



Remington Super 60

"il rasoio più perfetto che esista"

1930: il primo razzo

preparando a provare un *Kegelduese* (becco a cono), un motore conico a reazione tutto in acciaio, negli stabilimenti della Chemisch-Technische Reichsanstalt. L'equipaggiamento era rudimentale: consisteva essenzialmente in un piatto di bilancia da ortolano con sopra un secchio d'acqua, da cui emergeva un sottile tubo; un cilindro Dewar per l'ossigeno, una bottiglia di nitrogene munita di un riduttore di pressione, un serbatoio di benzina e un tubo di rame, che allacciava serbatoio e cilindro al motore, completavano questa installazione di fortuna. Gli altri due aiutanti di Oberth erano Rudolf Nebel, che sarebbe poi diventato direttore del *Raketenflugplatz* (aerodromo dei razzi) e Klaus Riedel, futuro direttore della base di prova di Peenemunde. Il pericoloso compito di accendere il piccolo *Kegelduese* nella sua vasca piena d'acqua spettava a Riedel. A una certa distanza dalla bilancia era installato un paravento di protezione: Riedel doveva accendere uno straccio imbevuto di benzina, lanciarlo contro il *Kegelduese* che sputava il suo gas e subito dopo balzare al riparo del paravento, prima che il motore cominciasse a muoversi con un fracasso infernale. Riedel compiva tutte queste operazioni con una agilità prodigiosa in un uomo della sua corporatura, mentre il professor Oberth sovrintendeva a tutto, immerso in un profondo mutismo che interrompeva di tanto in tanto con qualche osservazione sarcastica nel suo strano dialetto transilvano-tedesco. La lunga lotta condotta da Oberth ebbe infine la sua ricompensa quando egli riuscì a far venire un certo dottor Ritter, del Reichsanstalt, il quale certificò che il *Kegelduese* produceva una spinta di 7 chilogrammi per un periodo di 90 secondi e con un consumo di 4 chili e 97 di combustibile liquido. Fu quella la prima apparizione in Germania di un razzo ufficialmente riconosciuto come appartenente alla famiglia dei motori a combustione interna.

Purtroppo, poco tempo dopo questo esperimento, Oberth dovette abbandonare il suo posto, che venne occupato da Nebel, temperamento ardito e deciso quanto il professore rumeno era prudente e riservato. Una delle sue teorie fa-

vorite era che per i nostri lavori potevamo fare benissimo a meno di materiale specializzato e che i normali prodotti delle industrie potevano soddisfare i bisogni piuttosto insoliti degli inventori di razzi. Con il suo dinamismo e la forza di persuasione dei suoi discorsi Nebel riuscì a farsi prestare dal Consiglio comunale di Berlino un terreno incolto di circa 300 ettari che battezzammo, grandiosamente « Aerodromo dei razzi »; con la sua intraprendenza di affarista estor-se a un direttore della Siemens uno stock di filo metallico, esaltandolo con la pittoresca descrizione dei futuri viaggi interplanetari. Per fortuna la manodopera non ci costava niente: in Germania, allora, i disoccupati erano innumerevoli e così moltissimi disegnatrici, elettricisti e meccanici erano ben felici di abitare gratuitamente in una delle nostre baracche e di mantenersi in esercizio nel loro mestiere, senza contare che anche il cibo era gratuito, fornito da un gruppo di dame di carità. Macchine utensili, materia prima, forniture di cancelleria si andavano intanto accumulando grazie ai benefattori pescati dall'infaticabile Nebel, il quale stabilì addirittura di non comperare mai niente, anche disponendo del denaro necessario.

Accolse il razzo fra le braccia

La nostra impresa si fondava quindi soprattutto sull'ottimismo, eppure facemmo progressi notevoli nel progettare i nostri propulsori, anche se non avevamo ancora lanciato il primo razzo. Klaus Riedel, intanto, aveva buttato giù un piano, che Nebel battezzò « Minimum Rakete » (razzo minimo), abbreviandone poi il nome in Mirak. Nel Mirak I il congegno di propulsione venne sistemato in cima al razzo, non perché noi avessimo una preferenza particolare per questa disposizione, ma semplicemente perché il materiale che Nebel, come al solito, si era fatto regalare, non permetteva un'altra sistemazione.

Nell'estate del 1931 lasciai il nostro « aerodromo » per continuare i miei studi all'Istituto di Tecnologia di Zurigo, dove in-

a combustibile liquido fa la sua comparsa ufficiale

contra uno studente in medicina americano, Costantino Generales. Generales si interessò subito agli aspetti medici del viaggio nello spazio: costruimmo un centrifugatore rudimentale e ce ne servimmo per esperimenti sui topi, che Generales sezionava per trovare indicazioni di ordine fisiologico. Stabili così - e la sua constatazione venne poi confermata - che fra le manifestazioni mortali nei soggetti sottoposti a una elevata accelerazione predominava l'emorragia cerebrale. Purtroppo le nostre ricerche dovettero essere interrotte a causa delle violente proteste della mia padrona di casa, che aveva scoperto una macchia di sangue di topo su una parete del suo lindo appartamento. Così, in ottobre, ero di nuovo in Germania per la prima prova pubblica del nostro Mirak I. Nebel era riuscito a convincere un gruppo rappresentativo di industriali berlinesi che, per assistere alla prova, dovettero pure sborsare la modesta somma di un marco. Mirak I si alzò fino a metà della rampa di lancio, poi ridiscese pian piano nella posizione primitiva. C'era stato un errore nella pressurizzazione nei serbatoi di carburante. L'infaticabile Nebel non si scoraggiò certo per così poco e una settimana dopo il Mirak I veniva lanciato con successo: il razzo, a forma di matita, con il suo reattore, corto e senza fumo, posto sul serbatoio, salì dolcemente lungo la rampa e arrivò a circa 300 metri di altezza. A questo punto entrò in funzione il paracadute e Riedel, che aveva seguito il breve volo da terra sulla sua auto, fece in tempo ad accogliere il razzo fra le braccia, evitando qualsiasi danno. Questi «atterraggi a mano», come li chiamavamo, venivano di solito festeggiati con pantagruelici banchetti.

Nel 1932 le qualità commerciali e l'entusiasmo di Nebel attirarono su di noi l'attenzione di alcuni membri della sezione d'artiglieria dell'esercito tedesco. Il colonnello Karl Becker, capo dei servizi di balistica e delle munizioni, si presentò con due suoi esperti al nostro aerodromo, discretamente vestito in borghese. I tre visitatori non mostrarono il minimo interesse per il Mirak I in volo, ma la nostra delusione svanì quando vedemmo Nebel

firmare un contratto per la somma di 1.000 marchi, il cui versamento era subordinato al lancio del Mirak II - un razzo che avevamo solo progettato - sul terreno di prova dell'esercito. Una bella mattina di luglio caricammo sulle nostre due macchine tutto il materiale e partimmo per il campo di tiro di Kummersdorf. Ci condussero in una zona isolata, dove ci attendeva una formidabile batteria di fototeodoliti, di cronografi e di altri complicati strumenti di cui non sospettavamo neppure l'esistenza. Montammo la rampa di lancio, caricammo il razzo di combustibile: al segnale, Mirak II balzò verso il cielo, percorse circa 60 metri, poi la sua traiettoria divenne quasi orizzontale e il razzo cadde prima che il paracadute avesse il tempo di aprirsi.

Entra in scena la "Luftwaffe"

Gli esperti dell'artiglieria annunciarono allora che il nostro Mirak aveva un comportamento troppo imprevedibile per i bisogni dell'esercito. Inutilmente Nebel fece appello alla sua migliore eloquenza: non riuscì a far loro cambiare parere. Gli esperti volevano cifre, grafici, previsioni di traiettoria e via dicendo. Fu così che mi decisi a prendere il toro per le corna e, armato dei miei modesti appunti, mi recai dal colonnello Becker. Non era quell'orco terribile che Nebel mi aveva descritto: nonostante l'uniforme, Becker sembrava un uomo di larghe vedute, un tecnico. «L'avvenire dei razzi ci interessa molto», mi dichiarò, «ma voi siete troppo attaccati alle dimostrazioni visive: fareste meglio a compiere degli studi scientifici, anziché divertirvi a lanciare razzi in miniatura.» La nostra conversazione si concluse con l'offerta da parte di Becker di un certo appoggio finanziario, se accettavamo di fare i nostri esperimenti in segreto, su un terreno di proprietà dell'esercito. Capivo perfettamente che il nostro Mirak, simile a un giocattolo, era solo una prova un po' ridicola sulla strada della creazione di un razzo a combustibile liquido degno di questo nome; e, nonostante le nostre reticenze, capivamo tutti che era im-

possibile ignorare l'offerta del colonnello.

Fino a quel momento - è bene ricordarlo - nessuno di noi era stato sfiorato dall'idea che il razzo potesse diventare una terribile arma di guerra. Dopo la proposta di Becker ci trovavamo nella situazione di pionieri dell'aviazione i quali, di punto in bianco, vengono a sapere che i loro apparecchi vanno sviluppati solo in vista delle possibilità militari.

Ed eccomi, il primo novembre 1932, impiegato civile dell'esercito, con l'incarico di studiare e sviluppare i razzi a combustibile liquido. Mi assegnarono come laboratorio la metà di una baracca che dividevo con i servizi dei razzi a propulsione a polvere; il mio stato maggiore era costituito di un solo meccanico, le mie richieste di materiale giacevano per settimane sulle scrivanie dei funzionari. Eppure, nel gennaio 1933, il primo motore di piccole dimensioni raffreddato ad acqua era pronto per le prove statiche. Fra lo stupore delle autorità, riuscì a sviluppare una spinta di 140 chilogrammi per 60 secondi. Ma le difficoltà non erano finite: un razzo A 1 che avevamo impiegato sei mesi a costruire scoppiò in mille pezzi prima di partire; un altro A 1 dovette essere scartato per difetti di costruzione e sostituito da un nuovo progetto, l'A 2. Nel dicembre 1934 due A 2, battezzati Max e Moritz, vennero lanciati dall'isola di Borkum, nel mare del Nord, e raggiunsero circa due chilometri di altitudine. I militari lo considerarono un successo.

Ci mettemmo subito al lavoro attorno all'A 3, il cui progetto era già in uno stadio abbastanza avanzato: l'A 3 doveva avere un sistema di controllo giroscopico a tre dimensioni e trasportare un carico considerevole di strumenti; oltre a vari perfezionamenti e innovazioni, come un sistema di pressurizzazione al nitrogeno liquido, era fornito di quel meccanismo a due piani studiato per eliminare le possibilità di esplosione all'atto dell'accensione.

Per il lancio venne scelta una piccola isola del Baltico, Griefswalder Oie: quando prememmo il bottone di lancio l'accensione funzionò perfettamente, il primo A 3 si alzò dal suolo e volò per

5 secondi, finché entrò in azione il paracadute che, trascinando dall'aria sulla traiettoria dello scappamento, bruciò in un attimo. Il razzo cominciò a roteare, a piegarsi e finalmente cadde in mare. Sperando che il responsabile del fallimento fosse il paracadute, lo togliemmo in occasione del lancio del secondo A 3, ma le cose non andarono meglio. Il terzo A 3 conobbe la stessa sorte dei precedenti. Apparve chiaro che c'era qualcosa che non andava nel sistema di controllo; ma siccome occorreva almeno un anno e mezzo per mettere a punto i nuovi meccanismi, impiegammo questo tempo a correggere gli altri difetti dell'A 3. Decidemmo che questo A 3 modificato si sarebbe chiamato A 5, lasciando vacante il nome di A 4 per un progetto più ambizioso.

Mentre lavoravamo all'A 3 e all'A 5 la Luftwaffe era diventata l'arma prediletta di Hitler: nel 1935 ricevemmo la visita del maggiore dell'aviazione Von Richtofen, che veniva a indagare sulla possibilità di un aereo-razzo a combustibile liquido. Si trattava di provare prima questo tipo di propulsione su un aereo normale, poi di disegnare eventualmente un aereo speciale. I primi saggi statici di questo apparecchio ebbero luogo nell'estate del 1935, davanti a un gruppo di ufficiali di aviazione che arrivarono increduli e se ne andarono stupefatti. Von Richtofen, impressionato dalla rapidità con cui erano state eseguite le sue istruzioni, ci ordinò di cominciare subito gli studi su un caccia-razzo, offrendoci cinque milioni di marchi per costruire officine più vaste su un altro terreno. «Sono i metodi della Luftwaffe» urlò Becker, che nel frattempo era stato promosso generale, quando seppe della proposta di Richtofen. «Appena arriviamo con un programma promettente, si precipitano per portarcelo via: Glielo insegnerò io chi è il più importante. Vi darò sei milioni.»

Il nostro bilancio, che non aveva mai superato gli 80.000 marchi annui, entra-

va così in quella che gli americani chiamano «la zona del denaro». Adesso si trattava di trovare un luogo che ci permettesse di lanciare i razzi ad una distanza di 300 chilometri e più. In occasione del Natale 1935 andai a trovare i miei genitori, a cui comunicai i nostri progetti. «Perché non vai dalle parti di Peenemunde?» mi disse mia madre. «Tuo nonno ci andava a cacciare le anitre.» Quattro settimane dopo l'aviazione cominciava, a Peenemunde, la costruzione dei nostri impianti, che furono pronti nell'aprile 1937. I locali erano così immensi che fu necessario invitare altri tecnici ed ebbi la gioia di poter chiamare a collaborare con me molti dei vecchi compagni dell'aerodromo dei razzi, fra i quali Klaus Riedel. Nell'estate del 1938 lanciammo con successo alcuni A 5, ancora privi però del nuovo sistema di direzione; solo nell'autunno del 1939 il congegno poté essere installato e si rivelò subito perfetto. Dopo aver atteso per settimane il bel tempo nell'isola di Griefswalder Oie, decidemmo di lanciare il primo A 5 telecontrollato: il piccolo proiettile balzò diritto dalla sua piattaforma e, senza la minima oscillazione, sparì verticalmente fra le nubi. Il rombo di tuono dello scappamento ci rimbombò nelle orecchie per più di un minuto. Poi tutto fu silenzio. Cinque minuti dopo l'isola risuonava delle nostre grida di gioia: il proiettile ricompariva sospeso al suo paracadute e si immergeva dolcemente nelle acque del Baltico, ad appena 250 metri dalla riva.

Nei due anni seguenti vennero lanciati venticinque A 5; impiegammo tre differenti tipi di sistemi di controllo e tutti funzionarono perfettamente. I lanci verticali, che raggiunsero i 12 chilometri di altitudine, furono seguiti da lanci con traiettorie orientate. L'A 5 venne considerato un grande successo, che ci spinse a pensare a progetti più ambiziosi. E anzitutto all'A 4, destinato a diventare famoso sotto il nome di V 2.

Wernher von Braun
(1 - Continua)

Nel prossimo numero:

COME LANCIAMMO LA V2



LA COPERTINA - Il 25 ottobre si adunerà il Conclave per eleggere il successore di Pio XII. La scelta del nuovo Pontefice si presenta particolarmente difficile. A tutt'oggi, non esiste un nome «sicurissimo». Per la prima volta il numero dei cardinali italiani è abbastanza ridotto e rappresenta soltanto un terzo del Sacro Collegio. Si prospetta, quindi, anche la possibilità che sia eletto un Papa straniero. Nelle quattro fotografie in copertina: i cardinali Lercaro, Siri, Agagianian e Spellman che, secondo le previsioni, sono i più favoriti.

EPOCA

SETTIMANALE POLITICO DI GRANDE INFORMAZIONE

EDITORE ARNOLDO MONDADORI
DIRETTORE ENZO BIAGI

sommario

LETTERE AL DIRETTORE 3

MEMORIA DELL'EPOCA

IL «COLLOQUIO MEDITERRANEO» di Ricciardetto 7

ITALIA DOMANDA

PROCESSO AL CARO-VITA IMPUTATO FANTASMA di Alfonso Gaetani d'Oriseo, Alighiero De Micheli, Paolo Bonomi, Sergio Casaltoli, Italo Vighianesi, Eugenio Scalfari 15

TUTTI POSSONO ESSERE GENITORI DI UN GENIO di Claude Lesterlin 18

SPARISCE LA TIMIDEZZA di Tito Lori 21

SALOMONE: MACCHINA CERCA-MARITI di Susan Curtis-Bennett 22

TRATTAMENTO TERAPEUTICO DELLA NEFROSIS LIPOIDEA di Renato Pachioli 24

I METODI DI STUDIO di Angiola Massucco-Costa 26

DALLA PARTE DI LEI di Alba de Céspedes 27

SPECCHIO DELL'EPOCA di Giorgio Vecchietti 30

PARADISO NERO (2)

I GRATTACIELI SUL VULCANO di Federico Patellani 51

IL MONDO DI OGGI

RICORDO DI PIO XII 32

HO VISSUTO CON UN SANTO di Riccardo Galeazzi-Lisi 35

LA BIANCA COLOMBA DEL PAPA PACELLI di Piero Bargellini 38

SEDE VACANTE 42

ERA UN GRANDE GENTLEMAN CRISTIANO del Maresciallo Montgomery 42

IL MISTERO DI PIO XII di Daniel-Rops 43

SONO IL PADRE DEL «PIONEER» di Wernher von Braun 44

ECCO COSA PENSO DI NASSER E DEGLI ARABI di Randolfo Pacciardi 48

GLI ALLEGRI ROUNDS DI CASA MASSIMO 68

GLI EROI VERI DEI ROMANZI GIALLI di Oreste del Buono 70

LA BATTAGLIA DEI MILIARDARI di Antonio Barolini 75

LO SPORT

L'HA VINTO UN AVVERSARIO INVISIBILE di Ezio Colombo 78

QUESTA NOSTRA EPOCA

ANCHE UN BUON FILM PUÒ ESSERE DIVERTENTE di Filippo Sacchi 86

IL REDUCE BIGAMO E LA CALLE CRUDELE di E. Ferdinando Palmieri 90

TORNA IN MICROSOLCO L'IMMORTALE CHARLIE PARKER di Arrigo Polillo 91

SCOPERTO IL VIRUS DELLA TREMENDA LEUCEMIA di Vincenzo Di Carlo 92

ROMANZI E RACCONTI DI SCRITTORI GIOVANI di Giuseppe Ravagnani 95

CI FA VIAGGIARE ATTORNO AD UN GLOBO D'ARIA di Raffaele Carrieri 97

ALLA RIBALTA IL CENTENARIO DI NAPOLI del postino 98

RADIO E TV: I PROGRAMMI DELLA SETTIMANA 99

TUTTI A LETTO E BUONANOTTE di Enzo Biagi 101

SIAMO TUTTI UN PO' LADRI di Arturo Orvieto 102

LE NOVITÀ 104

5 MINUTI D'INTERVALLO 106

TUTTO IL MONDO RIDE 110



IL PADRE DEL «PIONEER»

Wernher von Braun racconta la propria vita di studioso iniziata con i primi rudimentali esperimenti compiuti una trentina d'anni or sono, quando i viaggi inter-spaziali sembravano un sogno irrealizzabile. **pag. 44**



PACCIARDI FRA GLI ARABI

Il «leader» del partito repubblicano ha scritto in esclusiva per «Epoca» un vivace e acuto resoconto sul suo recente viaggio nel Medio Oriente che tante curiosità e polemiche ha suscitato nel mondo politico. **pag. 48**



GRATTACIELI SUL VULCANO

Se il bianco vuole restare nella ribollente terra africana, dove innalza i suoi moderni grattacieli, dovrà mostrarsi moderno anche nella visione sociale, accettando questa realtà: l'Africa è dei neri, non dei bianchi. **pag. 51**



GLI EROI DEI «GIALLI»

È in Italia Joseph C. Crescio, il detective italo-americano le cui imprese hanno ispirato a Ben Benson le avventure dell'ispettore Wade Paris. Non è la prima volta che la narrativa poliziesca trae personaggi dalla vita. **pag. 70**

NUMERO 420 - VOLUME XXXIII - MILANO, 19 OTTOBRE 1958 - © 1958 EPOCA - ARNOLDO MONDADORI EDITORE

Redazione, Amministrazione, Pubblicità: Milano, v. Bianca di Savoia 20 - Tel.: 851.141, 851.271 (8 linee e ricerca automatica linea libera) - Ind. teleg.: EPOCA - Milano. Redaz. romana: Roma, v. Veneto 183 - Tel.: 44.221 - Ind. teleg.: Mondadori-Roma. Abbonamenti: Italia: Ann. L. 5.100 - Sem. L. 2.600. Estero: Ann. L. 8.800 - Sem. L. 4.500. Inviare a: Arnoldo Mondadori Editore, via Bianca di Savoia 20, Milano, preferibilmente sul c. c. postale n. 3-34552. Gli abbonamenti si ricevono anche presso i nostri Agenti nelle principali città, e nei negozi «Mondadori per Voi» a Milano, corso V. Emanuele 34, tel. 705.833, Roma, Lungotevere Prati 1, tel. 555.843, Genova, v. Carducci 20, tel. 55.762, Bologna, piazza Calderini 6, tel. 21.405, Torino, v. Monte di Pietà 21/F, tel. 51.214, Pisa, v. Principe Amedeo 9r, tel. 24.747, Cosenza, v. Monte Grappa 62, tel. 30.64, Catania, corso Italia 102, tel. 17.914. Per cambio d'indirizzo inviare L. 40 e la fascetta col vecchio indirizzo. Pubblicità: Tariffa inserzioni in bianco e nero L. 550 a mm/colonna.