

EPOCA

100 lire - Settimanale - 11 Marzo 1962 - A. XIII - N. 597 - Arnoldo Mondadori Editore

ESCLUSIVA MONDIALE

**PARLA
GLENN**

**CHE COSA
HO VISTO
IN CIELO**



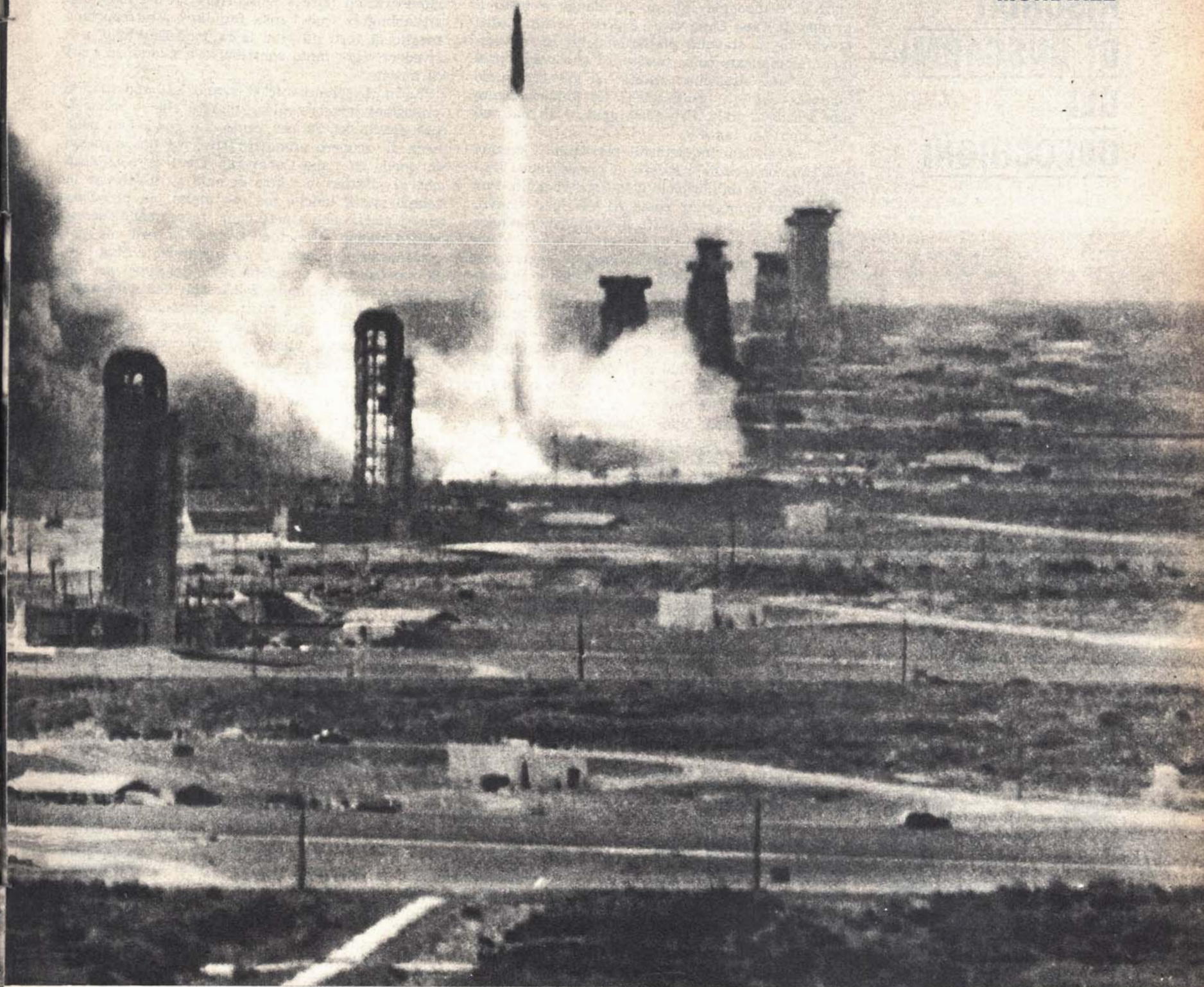
GLENN RACCONTA



« ...DUE ...UNO ...ZERO ...VIAI » NEL PAESAGGIO LUNARE DI CAPE CANAVERAL, PARTE IL MISSILE «ATLAS» CHE METTERÀ IN ORBITA GLENN ATTORNO ALLA TERRA.

L'ESTASI E IL DRAMMA

In quattro ore ho visto
quattro tramonti del sole
ho visto le stelle
brillare in pieno giorno
ho visto la capsula
incendiarsi nel rientro.



QUESTA ECCEZIONALE IMMAGINE DELLA BASE DI LANCIO, CON LE TORRI ALLINEATE E IL DECOLLO DELL'ASTRONAUTA, SEGNA L'INIZIO DELLA GRANDE AVVENTURA

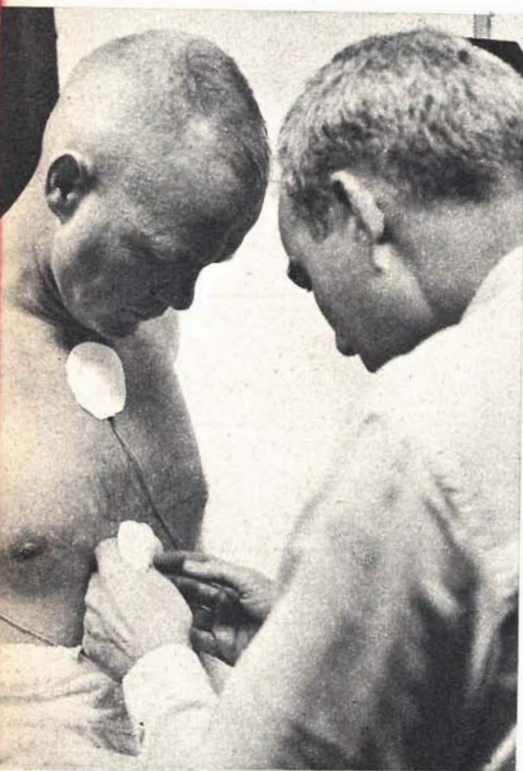
Cape Canaveral, marzo

Noi tutti del « progetto Mercury » sapevamo che il volo orbitale avrebbe probabilmente creato una grande eccitazione e io personalmente mi rendevo conto che l'astronauta, al termine di un lancio coronato dal successo, avrebbe attirato su di sé l'attenzione generale, ma non potevo in nessun modo essere preparato a ciò che è accaduto nelle due settimane scorse. Mi pare che questa « missione nazionale », portata a felice compimento da un gruppo di persone piene di fervore, abbia pungolato l'orgoglio del Paese. Io ero all'apice di questo orgoglio, e ne sono stato sommerso. Ho sentito tutto

questo mentre venivo acclamato dal presidente Kennedy e dal Congresso, ma soprattutto, e in modo ancora più forte, mentre mi acclamava la folla. Percorrendo le lunghe strade del trionfo in Florida, a Washington, a New York e a New Concord, la città dove abito, ho guardato tutti quei volti e ho pianto e sorriso, in una intensa commozione. Quella gente s'identificava in me, e io mi identificavo in essa.

Quando cominciai il lavoro di preparazione del lancio, non pensavo a ciò che sarebbe potuto accadere dopo il volo. Le settimane dei rinvii si succe-

POCHI GIORNI PRIMA DEL LANCIO RISCHIAI DI BUSCARMI GLI ORECCHIONI



Cape Canaveral: sono le tre del mattino. Glenn viene visitato dal medico che gli applica sul corpo i « sensori » per la trasmissione dallo spazio del battito cardiaco, della pressione e della temperatura.

devano le une alle altre e io cominciavo a credere che non avrei mai compiuto quell'impresa. Prima di tutto c'era il maltempo, poi le imperfezioni del missile, e poi ancora il maltempo. Non vi è dubbio che gran parte della gente era scoraggiata e delusa per tutti quei rinvii. Mi riferisco soprattutto alle ventimila persone direttamente legate al « progetto Mercury »: le squadre di lancio, gli uomini della flotta adibita al recupero, i tecnici delle stazioni d'appoggio intorno al mondo e tutto il gruppo di Cape Canaveral; e penso anche a tutti quelli che si stavano preparando ad un avvenimento complicato come questo. Ci trovavamo proprio in una situazione strana: si stava creando qualcosa dal lato psicologico, ma materialmente non accadeva nulla. Era come gridare di continuo « Al lupo! Al lupo! ».

Io non dovevo inquietarmi per nulla. I tecnici avevano cominciato il lavoro di preparazione senza perdere un solo briciolo della loro vivacità. Pur sentendomi sconcertato come gli altri per i rinvii, pensai che non sempre tutto il male vien per nuocere. In una missione come questa, non si deve credere che un pilota possa sempre raggiungere l'obiettivo ogni qual volta egli può dire a se stesso: « So tutto quello che devo fare, e mi sento di farlo perfettamente ». La preparazione è sempre una cosa relativa, e perciò approfittai del tempo che mi veniva concesso dai rinvii per prepararmi ancora meglio. Continuai a studiare e ad allenarmi negli apparecchi per il volo simulato, e con particolare intensità mi dedicai al controllo manuale della capsula. Questo lavoro supplementare svolto alla base si è poi dimostrato molto utile durante il volo.

Sembra che molti, durante il lungo periodo di attesa, fossero preoccupati per il mio comportamento. Uno psichiatra osò dire pubblicamente che era impossibile che io non risentissi di tutte quelle emozioni. Ma io non mi rendevo conto di ciò, e ancor meno dovevano rendersene conto gli psichiatri incaricati di osservarmi. Il solo momento in cui fui sul punto di emozionarmi fu dopo aver partecipato in casa d'amici a una cena preparata in mio onore e aver passato con loro una tranquilla serata: due giorni dopo venni a sapere che i bambini dei miei conoscenti avevano gli orecchioni. Io non ricordo di averli mai avuti, da piccolo. Potevo certo accettare ritardi dovuti al maltempo o alle difficoltà tecniche, ma un lungo rinvio o addirittura la mia possibile sostituzione a causa di una malattia da bambini mi sembrava proprio una cosa stupida. Vedevo già davanti a me i titoli degli articoli: « Glenn ha gli orecchioni! ».

A rendere tutto più complicato e difficile, qualche giorno dopo mi alzai con un lieve indolenzimento al collo. Immediatamente pensai: « Qui sono arrivati gli orecchioni! », ma poi mi ricordai che il giorno prima avevo fatto forti movimenti con l'elmetto sul capo. Era un'esercizio per prepararmi ad un esperimento che volevo tentare nella capsula durante il volo in assenza di peso: dovevo aver sottoposto a molta tensione i muscoli del collo. Ad ogni modo il medico addetto al volo, Bill Douglas, non riscontrò nulla d'anormale, e il dolore scomparì. Da quel momento la mia particolare cura fu di accertarmi che nessuno intorno a me mostrasse il minimo segno di infreddatura.

Tranne questo fatto, il lungo periodo d'attesa passò normalmente. Continuai ad allenarmi fisicamente correndo cinque miglia al giorno, meno che nei giorni immediatamente precedenti il lancio: in quel periodo di tempo ridussi la distanza o non corsi affatto. Cercai anche di rispondere a una parte delle montagne di lettere che stavano innalzandosi intorno a me, incluse alcune in cui degli sconosciuti mi dicevano che i rinvii a Cape Canaveral erano segni della volontà del Signore, il qua-

le non voleva che gli uomini s'immischiassero nelle cose celesti. Qualche volta lasciai il mio alloggiamento particolare per recarmi dal barbiere e, di domenica, nella chiesa di Cocoa Beach. Altre volte, dopo il pranzo, passai una mezz'ora con i miei amici ad ascoltare dischi. In verità non posso sostenere d'essere un appassionato di opere, ma una delle cose che più mi piacciono è *Madame Butterfly* di Puccini. Approfittando di un lungo rinvio riuscii pure a trascorrere un bel *week-end* ad Arlington, con i miei familiari. Essi capivano meglio di tutti gli altri la ragione dei rinvii, e il rivederci ogni tanto contribuiva a mantenerci alti di morale.

La notte precedente il lancio, gli addetti alle previsioni meteorologiche dissero che le probabilità erano del 50 per cento. Le condizioni nella zona di ricupero erano perfette, ma un po' meno in quella di Cape Canaveral. C'era la possibilità che al mattino la coltre di nubi si dissolvesse in tempo per il lancio, ma era molto più probabile che il giorno che aspettavamo fosse quello successivo. Chiamai al telefono a New Concord mia moglie Annie, i ragazzi e i miei genitori, e dissi loro di non lasciarsi prendere dalla delusione per un eventuale nuovo rinvio. Poi lasciai una nota scritta a Nancy Lowe, la nostra segretaria, e un assegno per pagare alcune piccole spese degli ultimi giorni: i pasti, il bucato ed altre cose simili. Andai a letto verso le sette.

Mi svegliai all'una e mezzo del mattino, mezz'ora prima di quanto stabilito. Avevo dormito bene, e me ne stetti un momento a pensare a ciò che dovevo fare durante il volo. Bill Douglas entrò nella stanza e mi disse: « Il tempo è ancora cattivo per il cinquanta per cento ». Andai a distendermi nel letto superiore di una cuccetta a due posti, Bill appoggiò le braccia ai bordi e ci mettemmo a parlare tranquillamente. Il conteggio, mi disse, stava iniziando come stabilito nel programma. Il mio pilota di riserva, Scott Carpenter, che si era alzato a mezzanotte per l'ultima verifica alla capsula, aveva già avvertito che tutto era pronto. Il missile era in ordine. Allora Bill, da quel tipo in gamba che è, mi disse, entrando nel vivo della questione: « Come ti senti? ». « Okay », gli risposi, e andai a lavarmi e a radermi.

Dopo un'abbondante colazione mi sottoposi a un breve controllo medico e Bill applicò al mio corpo i sensori. Poi li provammo per essere sicuri che avrebbero ritrasmesso perfettamente dallo spazio il battito cardiaco, la pressione e la temperatura. Quindi, aiutato da Joe Schmitt, il nostro tecnico specializzato, cominciai a infilarmi la tuta pressurizzata. Era un esercizio che avevo compiuto molte volte e devo confessare che quella mattina non provai nulla di speciale.

Per essere sicuri che l'aria nella tuta pressurizzata fosse pura, Bill Douglas fece ancora un esperimento, introducendo il tubo di rifornimento in un vaso in cui nuotavano alcuni pesci tropicali. Mentre stavamo verificando che non vi fossero aperture e dispersioni nella tuta, chiesi casualmente a Bill se fosse vero che due dei pesci erano venuti a galla. All'improvviso pensai che io avessi potuto respirare dell'aria inquinata, Bill balzò in piedi e corse fino alla vaschetta, ma trovò che i pesci erano sì a galla, ma in ottime condizioni, e nuotavano.

Quando gli addetti al lancio annunciarono di essere pronti, salimmo sul piccolo pullman che ci doveva portare alla piattaforma. Per strada chiacchierai con Douglas e con Deke Slayton, il pilota scelto per il prossimo volo orbitale. Traversato un cancello, andammo a fermarci presso la piattaforma. Allora scostai le tendine del piccolo pullman e guardai fuori. Era una visione magnifica: faceva ancora buio, ma grandi lampade gettavano fa-

È TERRIBILE STARE LASSÙ IN CIMA ALL'ATLAS CHE VIBRA NEL FRAGORE SPAVENTOSO

sci di luce bianca sul razzo *Atlas* e sulla piattaforma. Restammo sul pullman ancora qualche momento; poi, un minuto prima delle sei, ci dirigemmo verso l'ascensore ai piedi della piattaforma. Là, mentre gli addetti al lancio battevano le mani e mi rivolgevano ad alta voce parole d'augurio, mi fermai alcuni secondi. Risposi gridando « Arrivederci! » e mi sentii proprio lieto constatando quanto tutti mi volessero bene. Infine entrai nell'ascensore che mi portò su, di fianco alla capsula.

Tutti là in alto sembravano pronti a infilarmi dentro, senza più alcun indugio. Scott Carpenter aveva terminato la verifica della capsula e annunciato che ogni cosa sembrava in ordine. Gli addetti all'ufficio meteorologico avvisarono che probabilmente la coltre di nubi si sarebbe dissolta a metà mattino. Ciò avrebbe permesso un controllo visivo e la ripresa fotografica del lancio, cosa per noi assolutamente necessaria. Sulla piattaforma tutti avevano la sensazione che questa volta si facesse sul serio, e diventarono più attenti che mai.

Scott se ne stava in un angolo a guardarmi, e io mi avvicinai a lui un momento. Sapevo cosa volesse dire essere un pilota di riserva, perché avevo sostenuto quel ruolo ben due volte. È un lavoro duro, e la soddisfazione personale si limita ad aiutare qualcuno che è simile a noi. Scott fin dall'inizio si era comportato come se quello fosse il suo volo, liberandomi da un enorme cumulo di dettagli e permettendomi, in tal modo, di dedicarmi ai settori che ritenevo più importanti. Inoltre si era tenuto in forma e allenato in modo da es-



Manca un secondo al momento del lancio. Shepard, in contatto radio con Glenn in attesa nella capsula, alza la mano destra e indica il tempo con il pollice: sta per iniziare il drammatico volo.

sere pronto, se io all'ultimo momento avessi accusato qualche difficoltà. Ma Scott è per me più di un collega volenteroso, e ambedue provammo una commozione che non so esprimere quando ci stringemmo le mani ed egli mi disse: « Buona fortuna! ».

Subito dopo cominciai a prepararmi. Uno dei microfoni piazzati nell'interno dell'elmetto si ruppe per l'urto contro un supporto della capsula e fu necessario sostituirlo. Finita l'operazione, chiusi la visiera e provammo la pressione nella tuta. Poi eseguimmo tutta una serie di controlli sui congegni della capsula. Ho l'impressione che mi abbiano obbligato ad eseguire tutto questo lavoro durante il conteggio unicamente per mantenermi occupato e non farmi pensare ad altro. Finalmen-

te cominciarono ad applicare il portello. È il momento - e Al Shepard e Gus Grissom ne converranno - in cui le cose sembrano cominciare ad andar bene. Fino a quando la gente si affaccenda intorno alla capsula e a te stesso non provi la sensazione di essere ancora a posto. Ma improvvisamente, quando gli altri cominciano a darti manate sulle spalle, a strizzare l'occhio, a stringerti la mano e ad augurarti « Arrivederci! », le cose cambiano. Tu capisci quanto forte sia la loro emozione, e la provi ancora più fortemente quando il portello viene piazzato.

Ma uno dei bulloni si ruppe, e dovemmo sostituirlo. Dentro di me cominciò a nascere un po' di preoccupazione. Il tempo stava migliorando, ed io ero terrorizzato all'idea che il cielo potesse schiarirsi completamente e noi non fossimo pronti a causa del portello che non funzionava. L'attesa durò venticinque minuti, ma alla fine il bullone fu sistemato. Mancava poco alle otto: alcuni minuti dopo le sirene cominciarono a suonare, avvisando gli uomini che si trovavano sulla piattaforma. Guardai nel periscopio e vidi la gente che si allontanava. Uno degli ultimi fu il mio amico Bill Douglas: venne a osservarmi dall'esterno e mi salutò sorridendo.

Eravamo giunti all'ultima ora del conteggio, e Scott, sotto nella casamatta in cemento armato dove si trova il posto di osservazione, chiese per me il collegamento telefonico con Annie, mia moglie. Mentre stavo per parlare su una linea speciale, la piattaforma fu ritirata all'indietro e potei scorgere un lembo di cielo azzurro in mezzo alle nuvole. In quel momento sentii che il lancio sarebbe stato effettuato. Quando Annie venne al telefono, le dissi subito quello che stavo vedendo. Volevo sollevarle il morale, ma lei era più forte della roccia e mi parlò tranquillamente di ciò che stavano facendo i ragazzi e di quello che succedeva nella piccola casa di Arlington. Mi sentii lieto, perché compresi che era in ottima forma.

L'*Atlas* è una cosa terribile quando si è seduti in cima ad esso. I tubi sibilavano sotto di me mentre l'ossigeno liquido fluiva nei serbatoi: sentivo salire verso l'alto un rumore vibrante, acutissimo, a causa del getto che li sottoponeva a un super raffreddamento. L'*Atlas* è così alto ed agile che ondeggiava lievemente ad ogni raffica di vento. Io stesso potevo far vacillare l'intera struttura muovendomi in avanti e all'indietro sul seggiolino. Fuori, il cielo stava diventando tutto azzurro, limpidissimo. Per mezzo d'uno specchio piazzato accanto all'oblò potevo vedere la casamatta e un po' di Cape Canaveral, e attraverso il periscopio gettare lo sguardo sull'Atlantico, ad oriente, lungo la rotta che avrei seguito.

Ci furono ancora due brevi momenti d'incertezza: il primo, perché una valvola nel sistema di rifornimento doveva venir fissata più saldamente, l'altro a causa di un'improvvisa mancanza di energia elettrica nella calcolatrice della stazione d'appoggio alle Bermude. Le Bermude servono come controllo per gli apparecchi sistemati a Cape Canaveral, e io sapevo che il lancio non sarebbe stato eseguito fino a che quella stazione lontana non avesse segnalato che tutto era a posto. Quando l'energia elettrica ritornò mi sentii molto sollevato. Il conteggio venne ripreso sei minuti prima del « via ».

Ora eravamo proprio agli sgoccioli: attraverso la radio sentivo i tecnici addetti ad ogni operazione che stavano completando il loro rapporto: « Bene... bene... aerometria bene... poligono bene... accensione bene... ». L'astronauta è l'ultimo nella lista ad essere chiamato. Quando venne il mio turno risposi: « Pronto! ».

Circa un minuto e mezzo prima dell'accensione eseguii alcuni esercizi fisici per essere sicuro di me stesso, poi posai la mano destra sulla mani-

glia del congegno di interruzione del lancio. Trentacinque secondi prima del « via » il cordone ombelicale che fino ad allora aveva fornito l'energia alla capsula venne ritirato insieme al periscopio. Era giunto il momento lungamente atteso: me ne accorsi dalle voci che sentivo nella cuffia. Mentre il conteggio che tante volte avevamo effettuato si avviava finalmente al termine, notai che ovunque regnava una grande eccitazione. Poi fu dato il « via » e i razzi vennero accesi.

Mentre la capsula vibrava tutta scorsi i loro ampi e sentii il loro frastuono. I razzi stavano preparandosi alla grande spinta e il missile rimaneva ancorato alla piattaforma. Poi tutte le prese a terra furono allentate e mi accorsi che stavamo salendo. Avevo sempre pensato che la partenza dovesse essere una cosa dolce e lieve, come negli ascensori, ma mi ero sbagliato. Non era proprio così: era un'ondata compatta ed eccitante che mi scagliava verso l'alto. Assieme a Shepard, per mezzo della radio, cominciai a controllare il progredire della salita. La fase che stavo attraversando rappresentava il primo dei quattro ostacoli che dovevo superare per entrare in orbita, e di tutte era la peggiore. Durante questi secondi il razzo acceso doveva funzionare alla perfezione. La piattaforma numero 14, dalla quale era avvenuto il lancio, è orientata verso sud-est rispetto all'Atlantico. Ma perché io potessi entrare in un'orbita corretta la direzione dell'*Atlas* doveva essere leggermente modificata quasi subito. Per i primi due secondi, il missile andò su dritto. Poi, nei successivi tredici secondi, il sistema automatico di guida che si trovava nel suo interno gli diede un'inclinazione a nord-ovest. Mi accorsi del movimento e della nuova rotta guardando dall'oblò attraverso lo specchio. Per radio annunciavo che il volo procedeva in modo un po' ineguale: si trattava però di una cosa che avevamo previsto osservando il distacco di altri missili *Atlas*, e non c'era da preoccuparsene. Quello che avvertivo era un leggero borbottio ed una vibrazione, ed era mio dovere avvertirne il centro di controllo: più tardi seppi che la mia voce aveva una certa eccitazione.

Il primo ostacolo fu superato bene. Il mio orologio da polso indicava che erano trascorsi appena venti secondi. Cominciai ad eseguire una serie di controlli: pressione della cabina, ossigeno, scorta di carburante, lettura degli ampères sulle batterie. Ogni cosa funzionava come previsto. Al Shepard mi assicurò per radio che, secondo le sue osservazioni al telemetro, il volo procedeva proprio bene.

Il secondo ostacolo sopraggiunse quando entrai in quella che noi chiamiamo « l'area dell'alta Q », cioè la parte del volo in cui s'incontra la massima resistenza aerodinamica alla capsula e al missile. Vi arrivai circa 45 secondi dopo il lancio e vi restai per circa 30 secondi. Le vibrazioni diventarono più forti. Non mi aspettavo alcun incidente, ma sapevo che vi sono dei limiti oltre i quali l'*Atlas* e la capsula non possono andare. Proprio in quella fase un precedente volo Mercury con una capsula vuota era finito in una catastrofe. Per i voli successivi erano state effettuate nella capsula modifiche di struttura, ma in ogni caso i congegni automatici di rilevamento potevano anche guardarsi se le vibrazioni fossero aumentate. Giudicare l'esatta frequenza e ampiezza delle vibrazioni è cosa difficile per un uomo, e io non ero sicuro se mi stavo avvicinando o meno al limite fissato. Ma anche questo ostacolo fu superato. Dall'oblò vidi una specie di massa di scie di condensazione e controllai nuovamente il carburante, l'ossigeno e gli ampères. La forza di gravità era giunta al livello 6. Eseguì qualche esercizio fisico per accertarmi che mi trovavo sempre in forma, e constatai che lo ero.

La capsula si trovò di fronte al terzo ostacolo, esattamente come previsto, quando i due grandi razzi esterni si spensero e si staccarono, alleggerendo il carico totale. Eravamo ormai fuori dell'atmosfera, e avevamo una velocità sufficiente: ma quello che ancora occorreva era la lunga spinta finale del razzo sostenitore che doveva portarci in orbita. Tuttavia non provavo alcuna sensazione di velocità, in quanto all'esterno non vi era alcun punto di riferimento. Durante questa fase, l'unica volta che ritirai la mano destra dalla maniglia del congegno di interruzione fu per essere pronto - nel caso ciò non fosse avvenuto automaticamente - a sganciare la torre di salvataggio due minuti e 34 secondi dopo il lancio. Non avevo più bisogno di quei quattrocento chili supplementari di peso, perché eravamo già al di sopra dell'atmosfera: avrei sprecato del carburante necessario a mettermi in orbita. Ma la torre si sganciò da sola, come previsto, e precipitò in una nuvola di fiamme e di fumo. Mentre si staccava, avvertii un leggero sobbalzo. La torre si allontanava sempre più da me, mentre l'accelerazione andava aumentando in modo terribile. La forza di gravità aveva raggiunto il livello 1,5.

L'*Atlas* stava compiendo una leggera angolazione nel cielo. Mi avvicinai all'oblò e gettai uno sguardo sull'Atlantico: stavo salendo in maniera perfetta e mi avvicinavo al quarto ostacolo, rappresentato dall'entrata in orbita. Ma essa fu perfetta. Il razzo sostenitore si staccò e, proprio nel momento esattamente calcolato, esplosero i bulloni dell'anello che teneva uniti il razzo e la capsula. Contemporaneamente si accesero i razzi di posizione per portare la capsula più in avanti. Il periscopio emerse dal suo alloggiamento e la capsula cominciò a collocarsi automaticamente nella posizione che doveva assumere durante il volo in orbita. Ora potevo guardare verso il basso e osservare dall'oblò la rotta che stavo per percorrere.

La visione era fantastica. Potevo spaziare con lo sguardo per centinaia di chilometri in ogni direzione, scorgevo il sole sopra le nuvole bianche e, più sotto, chiazze d'acqua azzurra e interi territori della Florida e degli Stati Uniti sud-orientali. Vedevo anche il missile che seguiva, da solo e staccato, la capsula, a non più di nove metri di distanza e a una quota leggermente superiore. Ma mi distolsi subito da queste osservazioni per dedicarmi al controllo degli strumenti. Ora avvertivo la sensazione della scomparsa della gravità: la capsula e io viaggiavamo senza peso. Shepard giunse in quel momento con il messaggio che attendevo: « Stai andando benone », mi disse, « potresti proseguire per almeno sette orbite ». Mi sentii pieno di giubilo. Shepard voleva dire che, secondo i calcoli eseguiti a Cape Canaveral, l'entrata in orbita della capsula era avvenuta in modo sufficiente a permettere al minimo sette giri intorno alla Terra. Probabilmente ne avremmo potuti compiere diciassette o settanta, se fossimo stati in grado di trasportare il carburante e l'ossigeno necessari.

Sciolsi la cintura che mi legava al seggiolino e mi misi al lavoro: c'era molto da fare. Secondo il programma, durante la prima orbita dovevo dedicare la maggior parte del tempo ad assuefarmi alle nuove condizioni ambientali e collaborare con le stazioni d'appoggio a terra per stabilire il miglior tipo di comunicazioni radio e di rilevamenti radar: dovevamo essere pronti ad ogni caso d'emergenza. Mentre mi trovavo sull'Atlantico provai il sistema di controllo, sia manuale che automatico, ed ambedue risposero perfettamente ai miei comandi. Fui molto contento nel constatarlo, perché esiste sempre il dubbio che nello spazio essi possano comportarsi in modo diverso da quanto avviene nei simulatori di volo a terra. Ma, fortunatamente, non riscontrai alcuna differenza.

TRENTA SECONDI DI TENSIONE NELL'AREA "ALTA Q": LA CAPSULA RESISTERÀ?



Alle 11.32 una luce verde s'accende nel centro sotterraneo di controllo a Cape Canaveral: il sistema automatico di pilotaggio non funziona nella capsula. Uno dei tecnici congiunge le mani e prega in silenzio per Glenn.

UN MISTERO DA RISOLVERE: MIGLIAIA DI "LUCCIOLE" VOLAVANO NEL CIELO NERO

Allora mi dedicai ad alcune osservazioni dall'oblò. Quindici minuti dopo il lancio scorsi le Isole Canarie e due minuti dopo sorvolai la costa dell'Africa. Le montagne dell'Atlante mi apparivano chiare e nitide e, giù in basso, scorsi una tempesta di sabbia nel deserto e grandi nuvole di fumo provenienti da una boscaglia in fiamme, verso la parte estrema della terra disabitata. Lo riferii alla stazione d'appoggio di Kano, in Nigeria, e quelli della stazione mi dissero che la tempesta di sabbia stava durando già da una settimana.

Il primo tramonto lo incontrai sull'Oceano Indiano: una meravigliosa tavolozza di vividi colori - tutte le gradazioni dell'arancione, del giallo e del rosso - che si estendeva nell'atmosfera per circa sessanta gradi ai due lati del sole. Il sole stesso era così splendente, che per osservarlo dovetti adoperare i filtri. Quando l'astro fu alto nel cielo, la sua luce mi sembrò più bianca che gialla. Quando passò proprio davanti all'oblò, era eguale nel colore e nell'intensità ai grandi archi di luce che adoperiamo a Cape Canaveral.

Di notte, le stelle tramontavano rapidissime, mentre io stavo a guardarle. Riuscii a distinguere alcune anche di giorno, contro il cielo nero. Ma le osservavo meglio di notte e fui in grado di determinare approssimativamente la mia posizione, facendo riferimento ad alcune costellazioni come Orione o le Pleiadi. Ad ogni giro notai uno strano fenomeno. Le stelle brillavano vividamente avvicinandosi all'orizzonte, poi languivano un poco, per illuminarsi di nuovo prima di tramontare del tutto. Sembrava che attraversassero uno strato di foschia dello spessore di due gradi, situato da sei ad otto gradi sopra la terra. Questo strato di foschia è un fatto nuovo per i nostri scienziati, e cercheremo di osservarlo meglio nei prossimi voli. Fra l'altro le stelle, proprio come il sole, tramontavano diciotto volte più presto, viste dal mio celere punto di osservazione, di quanto non facciano per noi qui sulla terra.

Una delle cose che mi sorpresero di più, durante il volo, fu la percentuale di terra coperta di nubi. Le nuvole erano quasi compatte sull'Africa centrale e si estendevano sulla maggior parte dell'Oceano Indiano. Sull'Australia occidentale il cielo era sereno, ma le nubi comparivano di nuovo dall'Australia orientale fin quasi al Pacifico. Non ero in grado di stabilirne la quota esatta, ma potevo riferire la differenza fra i diversi strati dai 240 chilometri di altezza in poi. La luna, quasi piena, era spuntata ogni volta che traversavo il Pacifico, e le nuvole apparivano luminose, crespate, sotto la sua luce. Come le stelle, la luna sembrava un po' più brillante di quanto appaia attraverso l'aria del deserto, in una notte serena. Ma l'oblò impediva in parte di valutare l'intensità della luce.

Mentre traversavo l'Oceano Indiano vidi un raro fenomeno di lampeggiamento. A nord della mia rotta c'erano grandi temporali, e benché mi trovassi 225 chilometri sopra le nubi potevo chiaramente vedere i lampi esplodere dentro di esse. L'interno delle nuvole si accendeva come se contenesse lampade a luce intermittente. Arrivando sull'Australia, al primo passaggio, distinsi i primi segnali luminosi emessi dall'uomo. Fuori dall'oblò potei vedere alcune grandi chiazze di chiarore, laggiù dove gli abitanti di Perth e di altre città della costa occidentale avevano acceso imponenti luminarie per inviarmi un saluto elettrico. Fu una vista cordiale e affettuosa. Chiesi all'astronauta Gordon Cooper, che teneva da laggiù le comunicazioni con la capsula, di esprimere i miei ringraziamenti al popolo australiano.

La visione più strana di tutte mi apparve col primo raggio di sole, mentre traversavo il Paci-

fico in direzione degli Stati Uniti. Stavo controllando il quadro degli strumenti e quando guardai indietro, fuori dall'oblò, pensai per un attimo di essere caduto a testa in giù e di trovarmi a guardare da sotto un nuovo campo di stelle. Controllai gli strumenti per assicurarmi di essere nella posizione normale, poi osservai di nuovo. Là fuori, disseminati a perdita d'occhio, c'erano letteralmente migliaia di piccoli oggetti luminosi che palpitavano nel cielo nero come lucciole. Volavo lentamente verso di loro e provavo come la sensazione di camminare all'indietro attraverso un pascolo dove qualcuno avesse agitato una bacchetta, costringendo tutte le lucciole a fermarsi dove si trovavano e a scorrere regolarmente. Erano di colore giallo-verdastro e sembravano distanti l'una dall'altra da un metro e ottanta a tre metri. Mi pareva di passare fra esse alla velocità di cinque o otto chilometri orari. Erano dappertutto intorno a me e le più vicine alla capsula traversavano lo specchio dell'oblò, di tanto in tanto, come se io avessi leggermente deviato il loro corso. Girai completamente la capsula, nel passaggio successivo, in modo da poter guardare bene nel flusso luminoso, e benché potessi vederne di meno, alla luce del sole nascente, esse erano ancora là. Osservandole mentre mi venivano incontro, mi sentii certo che non erano causate da qualche emanazione della capsula. Pensai che forse ero incappato nella perdita fascia di aghi messa in orbita per ricerche sulle comunicazioni. Ma non riuscivo a pensare a nessuna ragione plausibile per cui gli aghi dovessero risplendere come lucciole. Per quanto ne so, la vera identità di quelle particelle è ancora un mistero.

Cominciai ad avere difficoltà con il sistema di controllo automatico verso la fine della prima orbita. La capsula prese ad oscillare su di un lato, lungo l'asse d'imbardata, poi a correggersi da sola con grande dispendio di carburante (perossido di idrogeno). Il movimento si ripeteva. Più tardi cominciai a girare su se stessa nella direzione opposta: ovviamente qualcosa non funzionava nel sistema automatico di navigazione e mi fu necessario controllare a mano i movimenti della capsula. Per la maggior parte del viaggio dovetti pilotarla così. Questo inconveniente provocò una diminuzione delle attività che avevamo pianificato. Bisognò infatti eliminare parecchi degli esperimenti e delle osservazioni che desideravo effettuare nella seconda e terza orbita. Avevo una quantità di strumenti a bordo, compreso uno destinato ad una serie di prove riguardanti la corona solare, la luminosità delle nubi, l'abilità di un pilota spaziale ad adattarsi all'oscurità e a sopportare gli effetti della mancanza di peso, e parecchie altre cose. Fui in grado di fare meno fotografie del previsto e dovetti rinunciare all'intenzione di prendere due pasti durante il volo, per provare la mia capacità di ingerire cibo in condizioni differenti. Feci un solo spuntino, a base di succo di mele in tubetti, sul Pacifico durante la prima orbita. Tirai fuori il tubetto dal suo alloggiamento e lo parcheggiai nell'aria di fronte a me. Senza peso, se ne stava fermo mentre io aprivo la visiera dell'elmetto. Schiacciai il succo di mele nella bocca e l'ingoiai senza sputarne una goccia, poi chiusi di nuovo la visiera.

Mi sentivo completamente rilassato quando divenni del tutto senza peso, ma effettuai un esperimento per vedere se il lungo periodo di imponderabilità avesse qualche effetto negativo su di me. Dapprima cominciai a muovere la testa su e giù molto lentamente, poi la girai da una parte all'altra. Provai gli stessi movimenti di nuovo, con gli occhi chiusi. Non avevo alcuna sensazione di nausea né di disorientamento, così accelerai i movimenti fino a scuotere la testa su e giù e a ruo-



L'astronauta controlla gli strumenti nella capsula. Alla sua sinistra un piccolo oblò gli porta la fantastica visione del sole che nasce e tramonta e dei continenti che sotto di lui passano vertiginosamente.

C'È QUALCOSA CHE NON VA: PERCHÉ NON VOGLIONO CHE SGANGI I RAZZI FRENANTI?

tarla più in fretta che potevo: la sensazione non fu diversa da quella che si prova facendo queste cose sulla terra. Allungai la mano verso i comandi e non avvertii alcuna tendenza a compiere movimenti più lunghi o più energici del necessario. L'imponderabilità, almeno per un periodo di poche ore, non è affatto un problema nel volo spaziale. Questa, in verità, è stata una delle maggiori scoperte della mia missione.

Durante la maggior parte della seconda orbita manovrai il sistema di controllo tentando di individuare gli errori uno dopo l'altro, in modo da poter dire che cos'era che non funzionava. Potevo sentire, fuori della capsula, i grandi iniettori di carburante mentre scaricavano getti di perossido d'idrogeno, prima in una direzione poi nell'altra. Sentivo la lieve vibrazione dei getti più piccoli quando li azionavo. Il sistema di guida manuale si era rivelato un po' lento: non rispondeva con la prontezza che avrei supposto, ma riuscivo ugualmente ad avere un buon controllo. Funzionò meglio quando passai al metodo di « volo per filo » che collega la *cloche* del controllo manuale ai getti di carburazione azionati dal sistema automatico. Ciò significava che potevo manovrare il sistema automatico a mano, assicurandogli la carburazione. Questa *routine* assorbì la maggior parte della mia attenzione e mi tenne piuttosto occupato per le tre ore successive. Tuttavia me la godevo. L'idea di stare pilotando quell'arnese con le mie mani e di provare, nel nostro primo esperimento orbitale, che nello spazio sono necessarie le capacità dell'uomo, fu una delle sensazioni culminanti di quella giornata. Il valore di quest'azione superava la perdita di alcune cose che non riuscivo a fare.

Ebbi alcuni dubbi circa la possibilità di fare una terza orbita. Col sistema manuale un po' lento e i controlli automatici in disordine, temevo che quei tipi laggiù sulla terra preferissero farmi tornare a casa. Speravo sinceramente di no. Non v'era nulla di cui preoccuparsi, a meno che le cose non peggiorassero. Stavamo ancora volando e m'immaginavo che se fosse stato necessario, per me, riportare la capsula guidandola, sarebbe stato meglio avere altri novanta minuti di addestramento. La gente sulla terra sembrò pensarla allo stesso modo. Fui molto felice quando il controllo Mercury, a Cape Canaveral, mi raccomandò di proseguire per la terza orbita. Collaborai al cento per cento.

Mentre riferivo sulle mie condizioni a Cape Canaveral, alla fine della seconda orbita, guardai giù e vidi l'intero stato della Florida e il panorama limpido fino al delta del Mississippi. Questa fu la miglior veduta che io ebbi degli Stati Uniti. C'era un banco di nubi a nord, ma potevo vedere lontano fino alla Carolina settentrionale. A sud distinti alcune isole a oriente di Cuba. Guardai sull'Atlantico durante questo passaggio, e controllai la zona dove avrei dovuto ammarare al prossimo arrivo. C'erano alcune nubi sparse, ma non scorsi alcun sintomo di perturbazioni atmosferiche gravi. Il mare doveva essere tranquillo. All'ultimo passaggio non distinti l'Africa. Nella terza orbita mi ero spostato più a sud che nelle due precedenti e l'area mi appariva scura, nuvolosa.

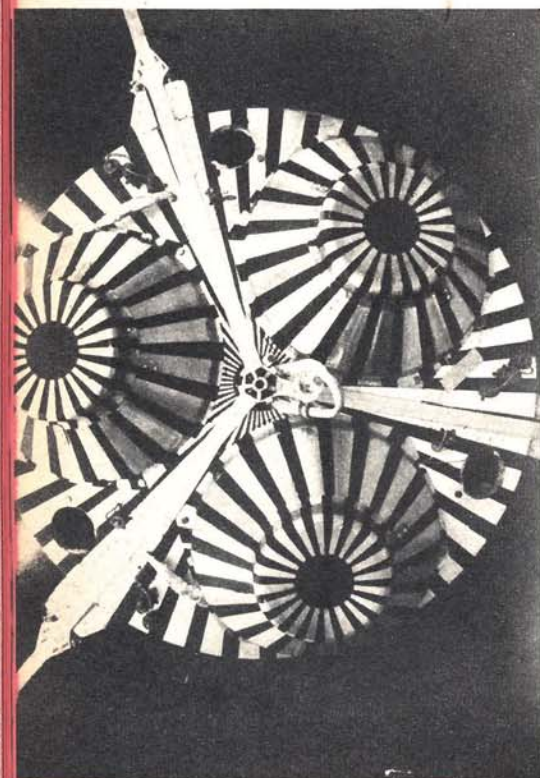
Preparandomi per il rientro, cominciai a mettere in ordine le mie cose e a controllare di nuovo tutta la lista di quello che dovevo fare. Quando ebbi terminato il giro verso le Hawaii, vi fu una piccola incertezza circa il momento esatto di azionare i razzi frenanti, che mi avrebbero rallentato cominciando a farmi scendere nell'atmosfera. Occorreva molta precisione, perché alla mia velocità orbitale di oltre otto chilometri al secondo un errore di un secondo nell'accensione dei razzi

avrebbe comportato una differenza di otto chilometri abbondanti nella zona di atterraggio. Ricevetti una verifica del tempo dalla stazione delle Hawaii, ma mi sembrava che fosse di sette secondi in ritardo rispetto a quello che io avevo calcolato precedentemente. Tentai di controllare questa faccenda, ma mentre ci provavo persi i contatti con la stazione delle Hawaii. Qualche momento dopo fui in grado di prendere contatto con l'astronauta Wally Schirra, in attesa alla stazione di controllo in California. Quando gli spiegai la situazione, mi rimanevano solo cinquanta secondi per decidere in quale momento bisognava accendere i razzi. Wally calcolò come un fulmine, confermando che il mio tempo era quello giusto. E mi disse anche di non sganciare il complesso dei razzi frenanti dopo averli accesi. Ciò non era previsto e ne chiesi a Wally il motivo. Mi disse che me l'avrebbero spiegato nel Texas.

La capsula si trovava adesso nella posizione corretta per l'accensione dei razzi frenanti. Il sistema automatico sembrava funzionasse bene. Controllai la posizione verso l'orizzonte, il periscopio e gli strumenti. Tutto collimava benissimo. Oltre al tempo esatto del mio cronometro, Wally mi aveva dato il conteggio alla rovescia per la sequenza frenante, e trenta secondi dopo i tre razzi cominciarono ad accendersi, al largo della costa occidentale della California. Esplosero puntuali, a intervalli di cinque secondi: ciascuno mi dava un colpo fortissimo. Essendo sempre senza peso, e poiché i razzi imprimevano una spinta all'indietro, contraria alla direzione del volo, avevo la sensazione di accelerare alla rovescia, verso le Hawaii. In realtà, i razzi stavano solo frenando la mia corsa. Sia Al Shepard che Gus Grissom avevano sperimentato la stessa sensazione, accendendo i « retro » nei loro voli, ed io ero preparato a questo. Lo sparo dei razzi imprime un certo movimento alla capsula, ma poiché usavo contemporaneamente tanto il controllo automatico quanto quello manuale la navicella mantenne la posizione giusta. Portai « Amicizia 7 » nella direzione del rientro e mi preparai all'ingresso nell'atmosfera.

Non appena presi contatto con la stazione di controllo del Texas chiesi di nuovo perché mi raccomandassero di tenere agganciati i razzi alla piastra antitermica. Texas disse che me lo avrebbero spiegato a Cape Canaveral. E a Cape Canaveral Al Shepard intervenne per spiegarmi che il controllo Mercury aveva avuto un'indicazione telemetrica, durante il volo, che la mia piastra antitermica avrebbe potuto staccarsi. Se questo era vero, ci sarebbero state alcune difficoltà. La piastra antitermica, che si compone di una spessa copertura di materiale resinoso sul muso tondeggiante della capsula, ha il compito di dissipare la maggior parte del calore e dell'energia accumulati durante il rientro, e di eliminarli dal sistema fondendosi ed evaporando molto lentamente. Questa era la sola cosa che si frapponesse fra me e il disastro, mentre scendevo attraverso l'atmosfera. Se la piastra si stava staccando, il complesso dei razzi frenanti e i sostegni che li fissavano sarebbero serviti a tenerla al suo posto.

Supponevo che la gente sulla terra fosse preoccupata di questa faccenda e lo arguivo dalle domande che mi erano state fatte. Naturalmente, anch'io ero preoccupato. Ma mi balenò l'idea che se la piastra antitermica si fosse veramente staccata, io avrei dovuto essere in grado di sentirla scuotere dietro di me. Non l'avevo sentita. Quando cominciammo a riscaldarci, nel rientro, avvertii che qualche cosa si staccava dalla capsula, alle mie spalle. Ci fu un tonfo, sordo ma forte. Vidi uno dei tre sostegni metallici che reggevano i retrorazzi volarsene via davanti all'oblò. Ciò non



I tre retrorazzi alla base della capsula Mercury. Al rientro nell'atmosfera furono trattenuti per proteggere la piastra antitermica: poi all'improvviso s'incendiarono staccandosi pezzo per pezzo.

DALL'OBLO SCORGO FRAMMENTI INFUOCATI STAGCARSI: MA NON POSSO FAR NULLA...

era anormale. Poi cominciai a vedere un alone color arancio chiaro intorno alla capsula. Un altro sostegno divenne incandescente e schizzò via, a questo punto. Precipitando potevo vedere altri frammenti infuocati volar via. Alcuni erano grossi e lunghi quindici o venti centimetri. Li sentivo battere contro la capsula, dietro di me, prima che se ne andassero, e pensai che forse la piastra antitermica stava strappandosi completamente. Quello fu un brutto momento. Ma sapevo che se ciò stava realmente accadendo sarebbe finito molto presto, e non c'era nulla che io potessi fare. Così continuai ad occuparmi di ciò che stavo facendo: tenere la capsula sotto controllo e sudare, sudare, sudare a più non posso.

Mentre avveniva tutto questo una barriera di aria ionizzata si erse intorno alla capsula e persi il contatto con la gente a terra. Ciò era normale e me l'aspettavo: ma mi lasciò completamente solo col mio piccolo problema. Sapevo che se lo scudo antitermico se ne fosse andato avrei sentito il calore prima sulla schiena. Seguitai a controllare la capsula. Secondo i piani, essa avrebbe dovuto cominciare una lenta e continua rivoluzione sul suo asse alla media di dieci gradi al secondo. Si supponeva che il sistema automatico controllasse questa manovra, ma nell'ultima fase volli avere un controllo completo. I successivi quindici o venti secondi trascorsero lunghi come giorni.

Il calore non arrivò. Invece, le vibrazioni presero a diminuire e il riverbero gradualmente scomparve. La gravità ricompariva, raggiungendo gli otto «G», ma questo non era un problema. Un po' sollevato, riferii allora a terra: «Ragazzi, è proprio una palla di fuoco». Ora la capsula cominciava ad oscillare avanti e indietro abbastanza forte, scendendo. Il piccolo paracadute-ancora avrebbe dovuto aprirsi automaticamente a circa settemila metri, per contribuire ad arrestare queste oscillazioni. Decisi di lanciarlo un po' più presto e si aprì a novemila metri. Sentii il colpo del mortaio che lanciava il paracadute. Il vetro dell'oblò, adesso, era coperto di un sottile strato di resina fusa schizzata dalla piastra antitermica. Comunque riuscii a vedere il piccolo paracadute mentre si apriva. Il periscopio uscì fuori automaticamente. L'oscillazione diminuì assai. A 3500 metri un comando barometrico accese il mortaio che sparava fuori il paracadute principale. Poi, attraverso l'oblò sporco e il periscopio, vidi una meravigliosa reazione a catena mettersi in moto. Vidi uscire l'antenna che conteneva il paracadute. Essa si tirò dietro il paracadute principale, avvolto nel suo sacco. Quando l'avvolgimento del paracadute fu ben fuori in tutta la sua lunghezza, il sacco si aprì e lasciò libero l'ombrello ancora arruffato, che sbandierava nell'aria come un nastro, sopra di me. Poi le linee ondeggianti si tesero e il grande paracadute arancione e bianco si gonfiò, palpito due o tre volte e infine rimase ben fermo. Sentii un forte sobbalzo nella cabina, mentre tutto rallentava. Dalle indicazioni degli strumenti sembrò che stessimo cadendo ad una velocità superiore al previsto di circa trenta metri al secondo. Ma io studiai molto attentamente il paracadute attraverso il periscopio e l'oblò: mi sembrava in condizioni così perfette, senza strappi né fori, che decisi di non impiegare il paracadute di riserva, ancora impaccato sul tetto della capsula. Fu un momento di autentica soddisfazione.

Presi contatto radio con le unità addette al recupero. Esse mi diedero il punto presumibile di ammaraggio e dissero che avevano i loro ricercatori puntati su di me e che vedevano benissimo il paracadute. Cominciai a controllare l'elenco della procedura per l'ammarraggio. Slegai dalla gamba lo strumento collegato ai sensori biomedici,

tolsi dalla tuta lo strumento per la misurazione della pressione del sangue, slacciai le cinghie sul torace, staccai il tubo sigillato dalla visiera, aprii la visiera stessa sull'elmetto e la spinsi indietro, staccai i sensori per la respirazione dal microfono presso le labbra e li misi nella tuta, sganciai l'elmetto e tirai fuori il pacco di salvataggio situato a sinistra del seggiolino, tenendolo a portata di mano in caso di emergenza. Tutti questi movimenti li avevamo provati infinite volte ed erano ormai abituali, per me.

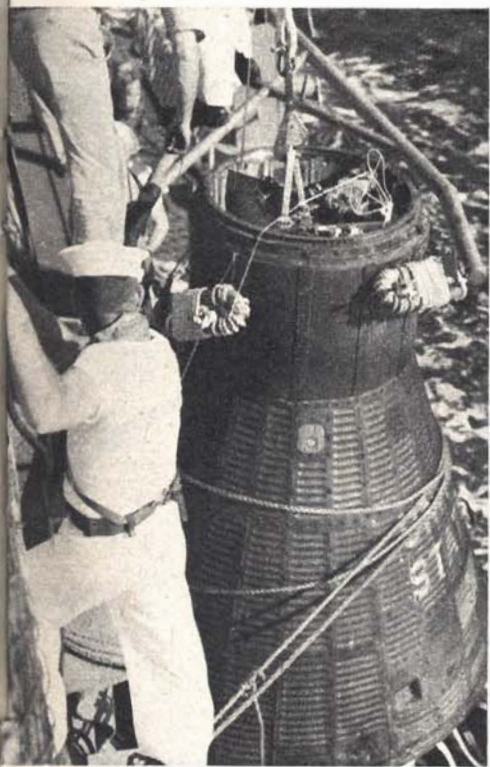
La capsula colpì l'acqua con un forte tonfo e affondò abbastanza per sommergere il periscopio e l'oblò. Quasi immediatamente avvertii un gorgoglio. Dopo aver oscillato a destra e a sinistra, la capsula si equilibrò e io non vidi tracce di infiltrazioni. Slacciai le cinghie del seggiolino e della spalliera, tolsi l'elmetto e mi avolsi attorno al collo la sciarpa impermeabile, in modo da non fare entrare acqua nella tuta se avessi dovuto gettarmi nell'oceano. Sudavo abbondantemente.

Il cacciatorepediniere *Noa* stava ora prendendo contatto con me. Mi dissero che stavano arrivando: dapprima a un chilometro, poi più vicino, sempre più vicino. Il vetro dell'oblò era così sporco di resina e acqua marina che non riuscivo a distinguere la nave. Finalmente la capsula si girò e il periscopio venne a trovarsi puntato direttamente verso il caccia. Distinsi il suo numero, 841, e vidi tanti marinai in uniforme bianca ammassati sul ponte, tanti che chiesi al capitano se aveva lasciato qualcuno di sotto per guidare la nave. Mi assicurò che c'erano, poi abbordò la capsula di fianco, molto lentamente, finché cozzammo uno contro l'altro.

Pochi istanti dopo la capsula era sul ponte. Cominciai ad arrampicarmi verso l'uscita. Sentivo ancora tanto caldo che decisi che sarebbe stato sciocco affannarsi troppo per uscire. Dopo aver avvertito l'equipaggio di non ammassarsi intorno ed aver ricevuto assicurazioni in questo senso, feci esplodere la carica di apertura. Mi procurai così le mie sole ferite della giornata: due sbucciature sulle nocche delle dita, dovute al rinculo dello stantuffo dopo la percussione. Finalmente saltai fuori sul ponte. Ero di nuovo fra gli uomini. Sentivo ancora un gran caldo nella tenuta spaziale, e la prima cosa che volevo fare era liberarmene. Andammo nella cabina del capitano, dove l'equipaggio mi aiutò a uscire fuori dal mio scafandro. Tutto questo era molto bello. Tirai via anche l'altra roba e mi sentii ancora meglio. Poi, indossati un paio di pantaloncini e una maglia qualunque, che presero rapidamente a inzupparsi di sudore anche quelli, salii sul ponte e mi fermai nella brezza del mare. Era proprio un paradiso.

Trascorsi poco tempo a bordo del *Noa*, riassumendo a me stesso tutta la storia con un registratore a nastro, finché giunse un elicottero per portarmi sulla portaerei *Randolph*. Giusto prima di essere sollevato nell'elicottero, vidi il mio quarto tramonto della giornata. Rimasi sulla portaerei appena il tempo per completare l'esame medico preliminare. Poi, quella notte stessa, sotto una quarta luna splendente, salii a bordo di un aviogetto della Marina per l'ora di volo che mi separava dall'isola Grand Turk. Sull'isola c'era un vero e proprio comitato d'onoranze che mi aspettava: comprendeva alcuni altri astronauti e un plotone di medici e funzionari della NASA, ansiosi di esaminarmi. Uno di essi era il dottor George Ruff, il nostro psichiatra. Egli mi diede un modulo che avevo riempito già cento volte almeno dopo gli allenamenti e le prove e riprova. L'ultima domanda diceva: «C'è stata qualche attività insolita durante questo periodo?». Fu più forte di me: «No», scrissi, «solamente una giornata normale nello spazio».

John H. Glenn



Nel Mar dell'Antille, a 380 chilometri da Porto Rico, mancano pochi minuti alle tre del pomeriggio: i marinai del cacciatorepediniere Noa issano a bordo la capsula che ha terminato il grande volo.

SOMMARIO

- 19 **LA CACCIA AI POSTI**
di Domenico Bartoli
- 21 **I COLONNELLI DI ANKARA**
di Ricciardetto
- 24 **L'ESTASI E IL DRAMMA**
di John H. Glenn
- 32 **VENT'ANNI FA A NAIROBI**
- 34 **È GIÀ DOMANI PER QUESTI RAGAZZI**
di Domenico Agasso
-
- 43 **I TESORI DELL'ARTE ITALIANA (10)**
TINTORETTO A SAN ROCCO
di Enzo Orlandi
-
- 60 **E ADESSO CHE FARANNO I COMUNISTI?**
di Luigi Barzini jr
- 62 **SOPHIA HA SOGNATO UN ABITO DA SPOSA**
- 66 **SIVORI BOTTA E RISPOSTA**
di Guido Gerosa
- 70 **TUTTE LE DONNE SONO INNAMORATE DI LUI**
- 74 **LA TERZA DI MILLER: UNA DONNA DOPO LA BAMBOLA** di Antonio Barolini
- 85 **MARIÙ PARLA DI GIOVANNI CON STRAZIATA TENEREZZA** di Geno Pampaloni
- 87 **SENZA DRAGHI E PAGODE LA CINA FIABESCA DI CLERICI** di Raffaele Carrieri
- 90 **"MARTEDÌ" A COLLOQUIO COL SINDACO DI GENOVA** di Arturo Orvieto
- 93 **LE MELODIE DI GHEDINI SI RIVOLGONO SOLO AL CUORE** di Giulio Confalonieri



Siamo lieti di poter offrire ai nostri Lettori un'esclusività mondiale di eccezionale interesse: il racconto che il colonnello John H. Glenn ha scritto appositamente per *EPOCA*, *Life* e *Paris Match*, narrando minuto per minuto il suo volo intorno alla terra. È il primo resoconto del genere che mai sia stato pubblicato: esso ha perciò il valore di una testimonianza storica. (Foto LIFE Time Inc. - Cooperation Press Service - EPOCA)

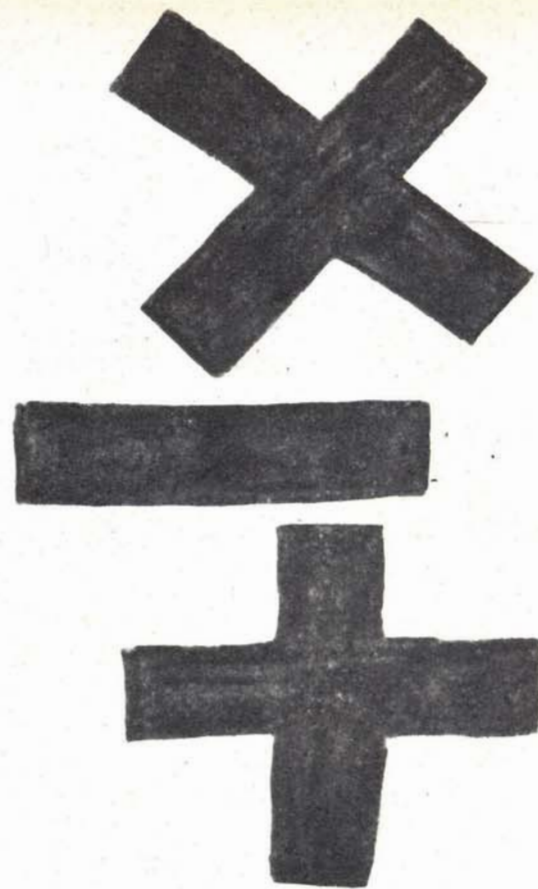
NUMERO 587 - VOLUME XLVI - MILANO, 11 MARZO 1962 - © 1962 EPOCA - ARNOLDO MONDADORI EDITORE

Redazione, Amministrazione, Pubblicità: Milano, v. Bianca di Savoia 20 - Tel. 850.614, 851.141, 851.271 (8 linee e ricerca automatica linea libera) - Indirizzo telegrafico EPOCA - Milano. Redazione romana: Roma, Via Vittorio Veneto 116 - Tel. 464.221 - 481.585 - Indirizzo telegrafico: Mondadori-Roma. Abbonamenti: Italia: Ann. L. 5.150 - Sem. L. 2.600. Estero: Ann. L. 8.800 - Sem. L. 4.500. Inviare a: Arnoldo Mondadori Editore, Via Bianca di Savoia 20, Milano (c.c. postale n. 3-34552). Gli abbonamenti si ricevono anche presso i nostri Agenti e nei negozi « Mondadori per Voi »: Bologna, v. D'Azeglio 14, tel. 23.83.69; Catania, v. Etnea 271, tel. 27.18.39; Cosenza, v. Monte Grappa 62, tel. 4.45.41; Genova, v. Carducci 5 r, tel. 5.57.62; Milano, Corso Vittorio Emanuele 34, tel. 70.58.33; Milano, v. Vitruvio 2, tel. 27.00.61; Milano, v.le Beatrice d'Este 11, tel. 85.11.41; Napoli, v. Guantai Nuovi 9, tel. 31.10.80; Padova, v. Emanuele Filiberto 6, tel. 3.83.56; Pescara, v. Firenze 13, tel. 2.62.49; Pisa, v.le Principe Amedeo 21/23, tel. 2.47.47; Roma, Lungotevere Prati 1, tel. 65.58.43; Roma, v. Veneto 140, tel. 46.26.31; Roma (CIM-P. Vetro), v. XX Settembre 97/c, tel. 48.13.51; Torino, v. Monte di Pietà 21, tel. 51.12.14; Trieste, v. G. Gallina 1, tel. 3.76.88; Venezia, Calle degli Stagneri - San Marco 5207, tel. 2.40.30; Venezia (Mestre), v. Carducci 68, tel. 5.06.96; Viareggio (Galleria del Libro), viale Margherita 33, tel. 27.34. Per il cambio d'indirizzo inviare Lire 40 insieme con la fascetta recante il vecchio indirizzo. Pubblicità: inserzioni in bianco e nero Lire 550 per millimetro/colonna.



CONTROLLO
DIFFUSIONE

UPA



il piacere...

... della pigrizia, l'invito alla pigrizia non è stato finora scritto. Ma talvolta l'appello vi giunge dal vostro stesso organismo, anche se vigoroso e dinamico. Su una nave dell'"Italia" vi è possibile abbandonarvi del tutto a questa rilassatezza salutare. 500 persone saranno all'opera per assicurarvi la distensione più completa, la soddisfazione d'ogni vostra esigenza.

**abbandonatevi
alla pigrizia
"fate il pieno",
di energie**



Italia

NAVIGAZIONE

"CRISTOFORO COLOMBO", "LEONARDO DA VINCI",
"AUGUSTUS", "GIULIO CESARE", "SATURNIA", "VULCANIA",

Nord - Sud - Centro America - Pacifico