

EPOCA

100 lire - Settimanale - 10 Giugno 1962 - A. XIII - N. 611 - Arnoldo Mondadori Editore



**IN ESCLUSIVA MONDIALE
UN DOCUMENTO EMOZIONANTE:**



I MISTERIOSI CORPI NELLO SPAZIO FOTOGRAFATI A COLORI DA CARPENTER

HO FOTOGRAFATO IL MISTERO DELLO SPAZIO

L'astronauta Scott Carpenter vi svela i segreti della sua drammatica avventura e vi presenta le eccezionali "istantanee" a colori da lui colte durante il volo: sono immagini che oggi entrano nella storia della fotografia.

Gran Turco (Bahamas), giugno

Tra il momento in cui accesi i retrorazzi e il momento in cui l'*Aurora 7* iniziò il reingresso nell'atmosfera, la situazione divenne davvero difficile. La riserva di carburante era pericolosamente bassa, ed io non avevo affatto la certezza che ne rimanesse abbastanza per portare la capsula nella posizione giusta. Se avessi iniziato il reingresso con un angolo errato e il carburante si fosse esaurito, non sarei stato in grado di controllare la capsula durante la discesa. Le probabilità di sopravvivere ad un rientro non controllato non erano molte.

Ho udito in seguito registrazioni della mia voce in quei momenti di tensione: in queste registrazioni non sembro spaventato né confuso, ma solo stranamente avvilito. Tutto il sollievo così percettibile nelle prime fasi del volo è scomparso. Il tono della mia voce si è abbassato in misura notevole e le frasi ch'io pronuncio si concludono tutte sommessamente. Ricordo comunque che in quegli attimi di scoraggiamento pensai: "Questo è stato il più gran giorno della tua vita. Non puoi incolpare nessuno se ti trovi in questa difficoltà, tranne te. Se ti comporti bene, puoi farcela: se non ti comporti bene, sei finito". Decisi che dovevo consumare altro carburante e mettermi nella posizione di reingresso. Bisognava che il combustibile bastasse.

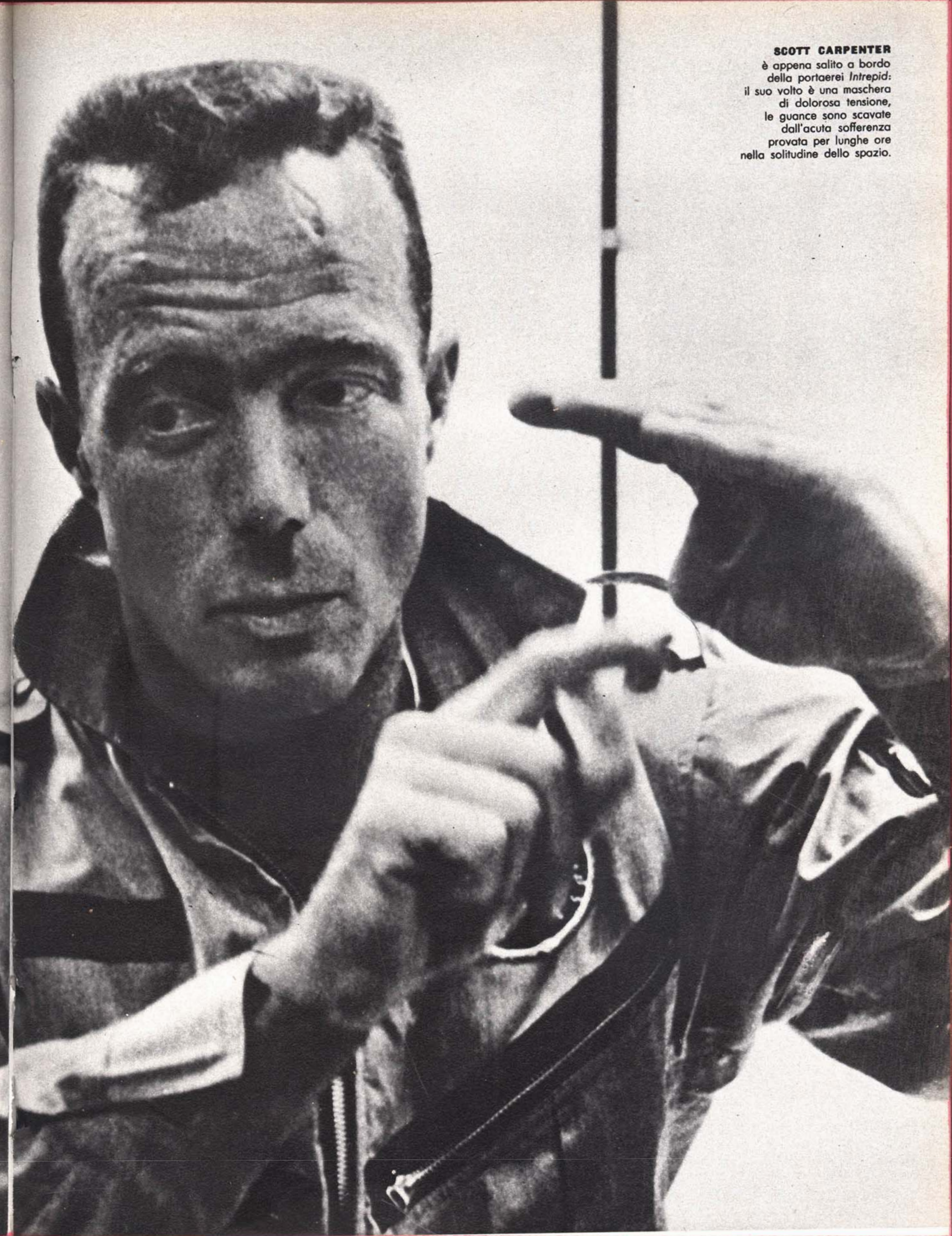
Nei giorni che avevano preceduto la prima data stabilita per il lancio mi ero sentito in preda alla

(Il testo segue a pagina 56)



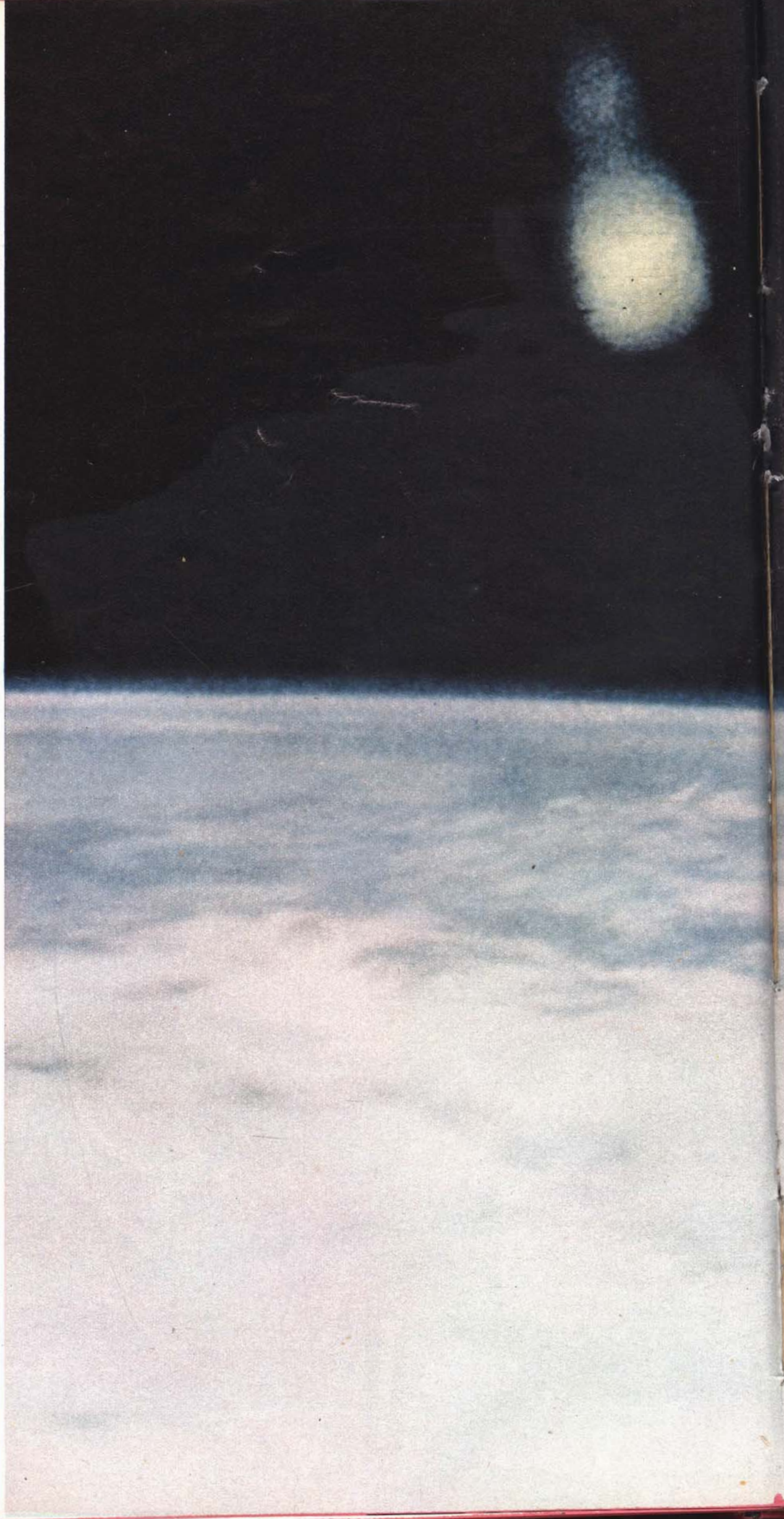
SCOTT CARPENTER

è appena salito a bordo della portaerei *Intrepid*: il suo volto è una maschera di dolorosa tensione, le guance sono scavate dall'acuta sofferenza provata per lunghe ore nella solitudine dello spazio.





Il missile « Atlas », che reca sulla sommità la capsula « Aurora 7 » contenente l'astronauta Scott Carpenter, sta levandosi nel cielo di Cape Canaveral, lasciando dietro di sé una scia fiammeggiante. Durante questa prima fase del volo l'astronauta ha avvertito solo lievi vibrazioni: il decollo è stato dolcissimo.



IL MISSILE SI STACCA E SCOMPARE: UN MARE DI NUBI RICOPRE LA TERRA

Così Carpenter ha visto e fotografato dall'interno della sua capsula il distacco del missile (la sagoma un po' sfocata in alto a sinistra). Da questo momento l'«Aurora 7» inizia il suo volo solitario e silenzioso nello spazio. In basso si profila un vasto banco di nubi, che ricopre quasi interamente il continente americano e l'oceano Atlantico. Al termine della prima orbita, sorvolando nuovamente gli Stati Uniti, Carpenter poté distinguere con chiarezza laghi, fiumi e campi coltivati.



LA TEMPERATURA NELLA TUTA SALÌ DI COLPO



IL CAPITANO DI CORVETTA CARPENTER controlla con il dottor B. Voas, un tecnico addetto al « progetto Mercury », il funzionamento della macchina fotografica tipo Leica con la quale sono state scattate le « istantanee » a colori che presentiamo per primi al mondo.

(Segue da pagina 52)

tensione e per nulla a mio agio. L'attesa non mi piaceva e sentivo che mi sarebbe occorso un periodo di tempo più lungo per studiare il piano del volo e addestrarmi con lo speciale equipaggiamento che avrei usato. Non ero ben persuaso che mi sarei comportato a dovere sotto la tensione del volo, e una notte mi riuscì realmente difficile addormentarmi. Non temevo la morte per se stessa, ma non sopportavo di pensarvi come padre di quattro figli e rimpiangevo inoltre le innumerevoli esperienze che avrei perduto. Apprezzavo soltanto la compagnia di poche persone e, lontano dal lavoro, me ne rimanevo solo oppure frequentavo John Glenn e pochi altri intimi amici.

Poi il volo fu rinviato e la situazione migliorò. La sospensione mi offrì la possibilità di addestrarmi ancora con l'equipaggiamento di volo e di studiare meglio alcuni particolari che mi preoccupavano. Ritrovai la fiducia e ricominciai a pensare, come avevo pensato per tre anni, che con un volo riuscito avrei potuto dare un prezioso contributo alla scienza e che si sarebbe trattato per me di una grande esperienza. Mangiavo di buon appetito e dormivo bene. Man mano che la nuova data fissata per il lancio andava avvicinandosi, seguitai ad aspettarmi di essere riafferato dalla tensione, ma questo non accadde più. Ero giunto sulla cresta dell'onda, e diventato una parte della macchina.

Se non ci fosse stato un rinvio di 45 minuti a causa delle condizioni meteorologiche, la mattina del lancio non avrei telefonato a Renée dalla capsula. Il conteggio alla rovescia procedeva senza il minimo inconveniente ed io ero troppo occupato per poter trovare il tempo di fare una telefonata. Renée ed io ci eravamo detti che una conversazione all'ultimo momento avrebbe potuto turbarci entrambi. Ma durante il breve indugio mi resi conto che desideravo telefonarle e che sarei rimasto se-

reno. Mia moglie stava facendo colazione con i bambini in una casa situata sulla spiaggia a circa sedici chilometri dal punto in cui mi trovavo io nella capsula. Parlai con tutti loro e mi commossi per un breve attimo, tanto che mi vennero le lacrime agli occhi. Ma il momento passò.

Rimessomi al lavoro, non potei fare a meno di stupirmi della mia calma. Mi sentivo un po' distaccato, come se avessi potuto starmene da una parte e osservare me stesso mentre andavo preparandomi. Forse questo distacco è un'autodifesa contro la paura, proprio come lo choc è una difesa contro il dolore. Certo è ch'io mi avvicinavo al momento in cui il volo sarebbe cominciato con una vivissima curiosità. Ricordo dall'infanzia che mio nonno, moribondo dopo un colpo apoplettico, disse al medico: « Finalmente potrò conoscere il grande segreto ». Sulla sommità dell'Atlas, io ero fiducioso che tutto sarebbe andato bene, ma sentivo inoltre che anch'io stavo per conoscere un grande segreto, che l'esperienza, da così lungo tempo attesa, stava per cominciare.

Il lancio fu perfetto. Quando il missile si sollevò, sentii pochissime vibrazioni nella capsula: in effetti, tutto l'intervallo di tempo prima ch'io venissi a trovarmi in orbita fu assai più dolce e senza scosse di quanto avessi previsto. I motori producevano un fragore terrificante, ma non si sentiva alcuna vibrazione violenta dell'intera struttura. Ricordo di aver pensato, mentre osservavo l'ago dell'altimetro segnare 21 mila metri, poi 24 mila, poi 27 mila: « Che strano posto in cui trovarsi... e salendo perpendicolarmente, poi ».

Mentre la capsula prendeva quota, notai un netto movimento oscillante di tutta la struttura. John Glenn aveva parlato dello stesso fenomeno durante il suo volo, dicendo che gli era parso di trovarsi all'estremità di un trampolino. Io non provai la stessa impressione: mi parve piuttosto che la capsula stesse oscillando da un lato per poi fermarsi bruscamen-

te. L'oscillazione ricominciava quindi dal lato opposto e di nuovo cessava. Ma il movimento non era allarmante.

Quando giunsi in orbita, la prima cosa che mi colpì fu il silenzio. Quasi immediatamente provai la seconda grande sensazione, l'assenza di peso: non sentivo minimamente il premere del mio corpo contro il seggiolino, e la tuta a pressione, che a terra comprime molto, divenne comodissima. Benché facesse parte della normale routine dare notizie in questo momento alla base, la sensazione era talmente inebriante che il mio rapporto fu in realtà un'esclamazione spontanea e gioiosa: « Sono privo di peso! ». A questo punto, l'esperienza suprema aveva realmente avuto inizio.

Feci ruotare la capsula su se stessa in modo che l'estremità smussata puntasse nella direzione della rotta da seguire: in questa manovra mi servii del sistema di controllo manuale, che funzionò perfettamente. Controllai allora a fondo il sistema e constatai che la capsula reagiva mirabilmente ai miei movimenti sulla leva di comando. Quando io la spostavo, piccoli eiettori all'esterno della capsula emettevano getti di perossido di idrogeno, portando l'Aurora 7 in qualsiasi posizione io desiderassi. Controllai il sistema di controllo automatico e scoprii che non sembrava funzionare altrettanto bene: a quanto mi risultava, questo sistema, che funzionava con una propria riserva di carburante e con propri eiettori, non orientava la capsula nell'esatta direzione voluta. Ma vi sarebbe stato tutto il tempo di risolvere in seguito tale difficoltà, nel corso del volo. Avevo un gran numero di cose da fare e solo un limitato periodo di tempo a mia disposizione per sbrigarle tutte.

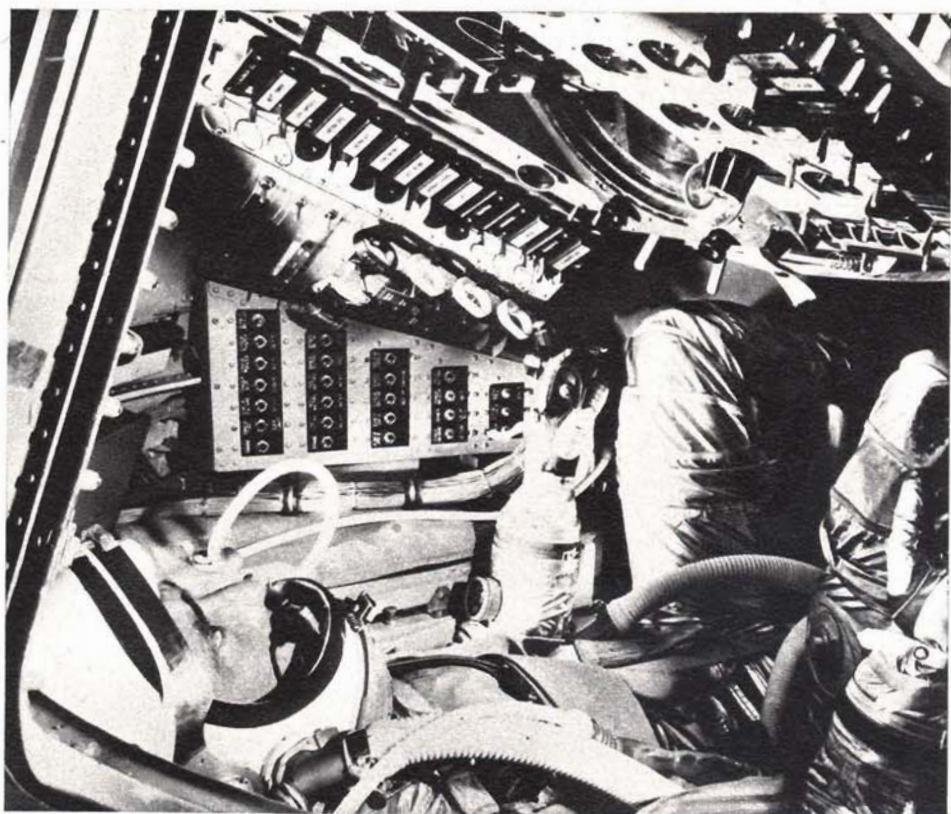
In effetti, il mio volo doveva differire da quello di John Glenn proprio per le cose ch'io mi ero così accuratamente preparato a fare. La sua era stata una vera missione pionieristica, ed egli aveva dovuto preoccuparsi soprattutto di dimostrare la sicurezza della capsula. E avendo Glenn dato prova del fatto che un uomo può comandare la capsula in condizioni difficilissime, io avrei avuto maggiori possibilità di osservare e studiare gli eventi che si sarebbero determinati all'esterno della capsula. Dovevo rendermi utile a numerose branche della scienza.

Avevo guardato fuori dal finestrino, a un certo momento, per breve tempo, al momento del distacco dalla torre di lancio, intravedendola alla mia destra filare via sull'orizzonte come un gatto scottato. Ma nella parte iniziale della prima orbita mi concentrai sui sistemi di comando e, a dire il vero, non mi guardai mai intorno. Ora invece potevo farlo, e quel che vidi era sconvolgente. Il finestrino e il periscopio sembravano colmi di bellezza.

Vedevo il cielo nero sopra di me, e in basso le nubi e il mare. Il mio sguardo poteva spingersi per forse 1.600 chilometri in tutte le direzioni, e ovunque volgessi gli occhi mi riusciva difficile distoglierli e guardare altrove. Servendomi della speciale macchina fotografica che avevo con me, scattai istantanee il più rapidamente possibile, e mentre correvo verso la notte alla velocità di 28 mila chilometri all'ora assistei all'inizio della scena più fantastica che avessi mai veduto: il mio primo tramonto nello spazio.

Passando sull'Africa, osservai la terra oscurarsi alle mie spalle, e il cielo in alto, e vidi il sole cadere, effettivamente, verso l'orizzonte occidentale. Proprio sull'orizzonte, mentre il sole tramontava, una fascia di colore si stendeva per centinaia e centinaia di chilometri al nord e al sud. Era un arco balenante, iridescente, formato da strisce di colore che an-

E IMPROVVISAMENTE NON POTEI PIÙ PARLARE



L'ASTRONAUTA È DISTESO su una « forma » in gommapiuma nell'interno della capsula: sopra di lui è il complicatissimo pannello dei comandi a mano e automatici. Durante il volo spaziale Scott Carpenter ha dovuto compiere con leve e pulsanti centinaia di operazioni.

davano dal giallo oro al bruno rossiccio, al verde, al turchino, per poi sconfinare in uno splendido azzurro-violetto prima di fondersi con il nero del cielo. Le tinte avevano un acceso splendore, vive di luce, ed io osservai la fascia restringersi finché più nulla rimase, tranne un orlo di meraviglioso turchino. Subito dopo guardai nel periscopio e non vidi altro che tenebre dinanzi a me. Mi trovavo sul lato oscuro della Terra.

Fu nel corso di questo primo passaggio sul lato oscuro che consumai parecchio carburante. Il piano del volo prevedeva che a terra, in Australia, si lanciassero alcuni razzi illuminanti, ed io avevo il compito di osservarli. Purtroppo, l'Australia era quasi completamente coperta dalle nubi, e non vidi i razzi. Tuttavia manovrai numerose volte la capsula, facendola ruotare in un senso e nell'altro per individuarli, e questo fu un tratto del viaggio molto dispendioso dal punto di vista del carburante. È possibile modificare lentamente la posizione della capsula dando l'avvio con i comandi a un movimento dolce e aspettando poi che essa venga a trovarsi nella posizione voluta. Questo è il modo di regolarsi più economico: si risparmia carburante. Ma in tal maniera si perde anche del tempo, ed io avevo fretta di completare tutti gli esperimenti previsti dal piano di volo. Poiché è possibile far ruotare la capsula assai più rapidamente impiegando un maggior quantitativo di carburante, mi regolai in questo modo. Di quel consumo eccessivo mi sarei pentito più tardi.

In quel momento iniziai altresì le osservazioni del cielo notturno. Le stelle splendevano luminose, e anche se non ritengo di averne vedute, attraverso il finestrino, tante quante avrei potuto scorgere sulla Terra in una notte limpida, riuscii a individuarle facilmente. Costatai che potevo mantenere la capsula nella giusta posizione orientandola su una stella nota vicino all'orizzonte. E poi, quando il sole spuntò davanti a me, vidi per la prima volta

le « lucciole » di Glenn. Mentre si spostavano intorno alla capsula accanto al finestrino, mi parvero, piuttosto, simili a fiocchi di neve, dal colore biancastro e con dimensioni diverse, che andavano da pochi millimetri a oltre tre centimetri di diametro.

Incominciavo già a incontrare qualche difficoltà per quanto concerneva la temperatura della tuta. Ero ormai accaldato, mi sentivo a disagio e il sudore mi inondava il viso, scorrendomi negli occhi e rendendomi difficile vederli con chiarezza. Provai varie posizioni della valvola che regola la temperatura della tuta, e le basi di controllo a terra mi diedero altri suggerimenti. Nulla sembrava funzionare particolarmente bene. Il calore di per sé non era intollerabile - la temperatura della tuta non superò mai i ventinove gradi - ma l'umidità non veniva regolata a dovere. In realtà constatai che quando sollevavo il visore dell'elmetto ed esponevo il viso all'atmosfera assai più calda, ma di gran lunga più asciutta, della cabina, provavo lo stesso genere di sollievo di chi esca all'aria aperta da una stanza afosa. Tutto sommato, si trattava di un problema fastidioso, che impegnò sempre più il tempo man mano più breve a mia disposizione.

Sorvolai gli Stati Uniti nella prima luce del mattino. Nelle regioni non coperte dalle nubi potevo vedere il suolo con notevole chiarezza, osservando laghi e fiumi: quando passai sulle regioni agricole del sud-ovest distinsi addirittura le località in cui si coltivava il *South 40* e quelle in cui il *North 40* non era ancora maturo. Ad ogni nuova visuale la mia esaltazione si rinnovava: non vedevo l'ora che una scena si susseguisse all'altra.

Passando sopra Cape Canaveral, al termine della prima orbita, controllai gli indicatori di livello e fui sgomentato dalla scarsa quantità di carburante. Non ne rimaneva molto di più della metà, sia per il sistema di controllo automatico, sia per quello manuale. Da terra mi avvertirono che se non avessi conservato il

carburante, sarei stato costretto a scendere al termine della seconda orbita. La prospettiva di ridurre la durata del volo mi parve terribile: v'erano tante cose da vedere e da fare, che mi sarebbero occorse tutte le orbite possibili. Decisi di essere molto prudente per quanto riguardava il consumo di carburante.

L'esperimento del pallone non si svolse secondo i piani. Liberai il pallone, ch'era formato da un insieme di tessuto-sintetico e di alluminio in fogli, all'inizio della seconda orbita: esso rimaneva assicurato alla capsula mediante trenta metri d'una leggera corda di nylon. Gli scopi più importanti dell'esperimento consistevano nel determinare la tensione esercitata sul cavo dal pallone gonfio nell'atmosfera tenuissima e nell'osservarne il comportamento. Il pallone non si gonfiò come doveva e impiegò più tempo di quanto mi aspettassi per giungere all'estremità del cavo. Ogni suo movimento era completamente casuale e mi fu pressoché impossibile compiere misurazioni della trazione. Infine, l'interruttore che doveva liberare il pallone dalla capsula non funzionò, ed io continuai a rimorchiarmelo dietro, come un barattolo di latta legato al paraurti posteriore di un'automobile.

Per risparmiare carburante incominciai ad andare parecchio alla deriva nel volo, avviando la capsula con un lieve movimento in una direzione e lasciando semplicemente che continuasse a ruotare. In questo modo riuscii a compiere numerose osservazioni e più volte mi colpì la meraviglia dell'assenza di peso. Cambiare posizione non significa nulla in questo stato. Tutto galleggia. Nulla si alza o si abbassa. L'« alto » perde ogni significato: puoi stabilirlo come vuoi e situarlo in qualsiasi punto, verso la Terra, verso l'orizzonte, o su una linea tracciata tra due stelle, e la cosa appare del tutto soddisfacente. In una fase successiva del volo, trascorsi un po' di tempo semplicemente trastullandomi con la macchina fotografica, facendola saltare sulla punta delle dita di una mano e poi fermandola con le dita dell'altra. Poi cominciai a farla ruotare adagio nell'aria, dinanzi a me.

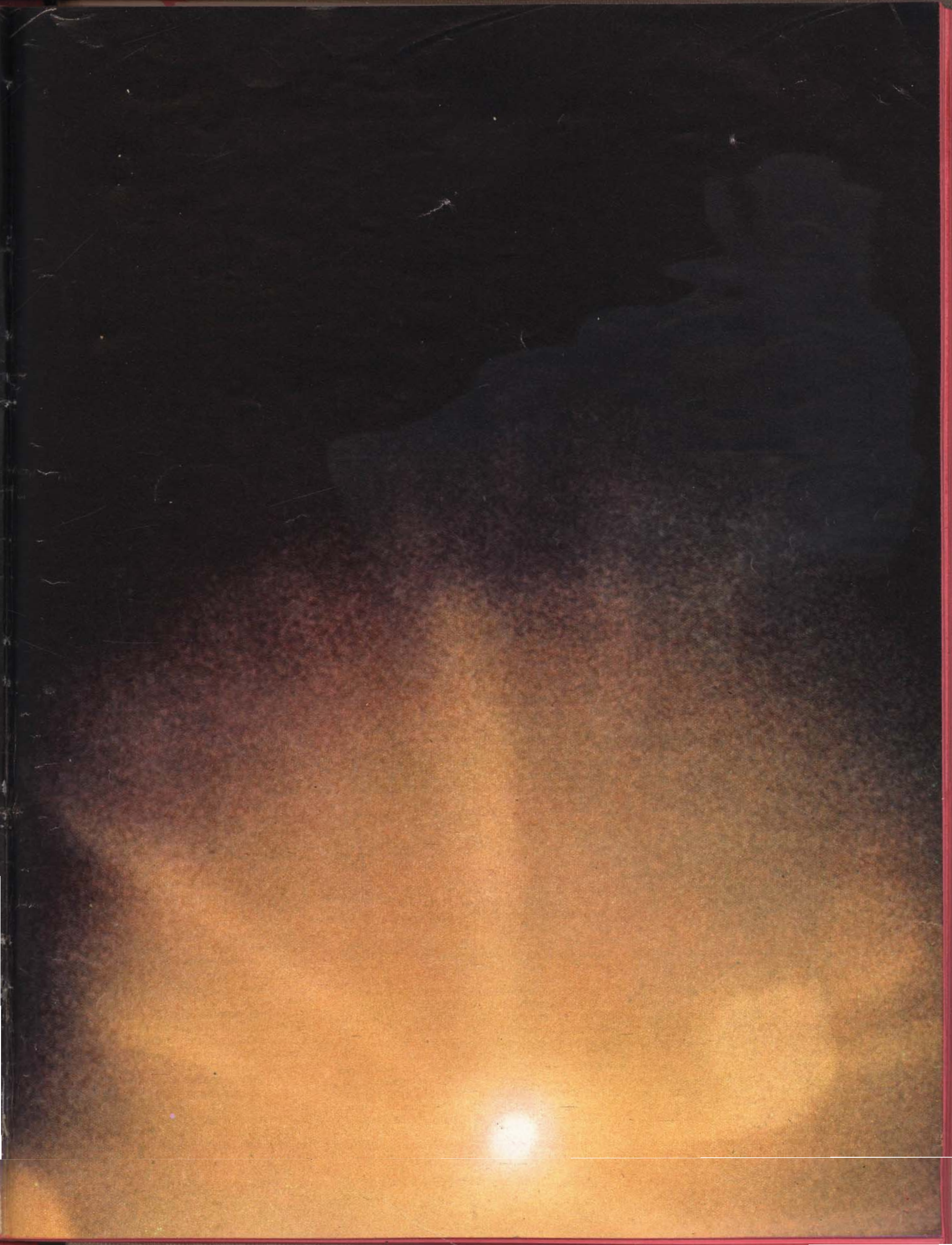
A metà della seconda orbita, la difficoltà della temperatura della tuta divenne molto seria. Da terra mi annunciarono che la temperatura del mio corpo era salita a 38,9 e, benché non mi sembrasse di avere effettivamente la febbre, cominciai a notare uno dei primi indizi: incontravo difficoltà nel trovare le parole per esprimermi nei miei rapporti alle basi. Sapevo quel che volevo dire, ma non riuscivo a dirlo con la stessa scorrevolezza di cui ero stato capace nelle prime fasi del volo: se ciò veniva determinato dall'aumento della temperatura corporea, era importantissimo che io la facessi diminuire. Inoltre, prevedevo un forte aumento del calore di attrito, una volta iniziato il rientro, e volevo affrontare quella manovra a mente fredda.

Feci tutto il possibile per risolvere il problema e mi costrinsi ad astrarmi e ad analizzarlo. Avevo o non avevo troppo caldo? Si era effettivamente determinato un guasto nel sistema di raffreddamento della tuta? In che modo dovevo regolare la valvola? Dopo aver riflettuto a lungo in questo modo, pervenni a due conclusioni importanti. Primo, occorre più tempo di quanto io avessi creduto perché una regolazione della valvola modifici la temperatura della tuta. Secondo, se il visore viene sollevato, il calore della cabina penetra nella tuta e ostacola l'azione del sistema di raffreddamento. Quest'ultima conclusione sembra ovvia in modo addirittura ridicolo, ma il fatto è che nel corso di tutti i nostri studi prima del volo non avevamo tenuto conto di tale



ECCO LA PRIMA IMMAGINE DELLE MISTERIOSE “LUCCIOLE”

Questa è la prima fotografia esistente delle misteriose « lucciole » già notate da Glenn e scorte nello spazio anche da Carpenter. La « lucciola » è la sagoma luminosa che appare qui sopra, simile a un disco volante. L'accecante bagliore in basso a destra è il globo infuocato del sole. Secondo l'astronauta americano, questi « oggetti » luminosi di origine sconosciuta sono simili a fiocchi di neve, e le loro dimensioni variano da pochi millimetri a tre o quattro centimetri di diametro. Carpenter si accorse poi che le particelle sembravano sprizzare via dalla capsula ogni qualvolta egli batteva la mano contro la parete della cabina, quasi si trattasse di una specie di brina che aderiva all'esterno della capsula stessa.



CONTROLLAI I SERBATOI: ERANO QUASI VUOTI!

(Segue da pagina 57)

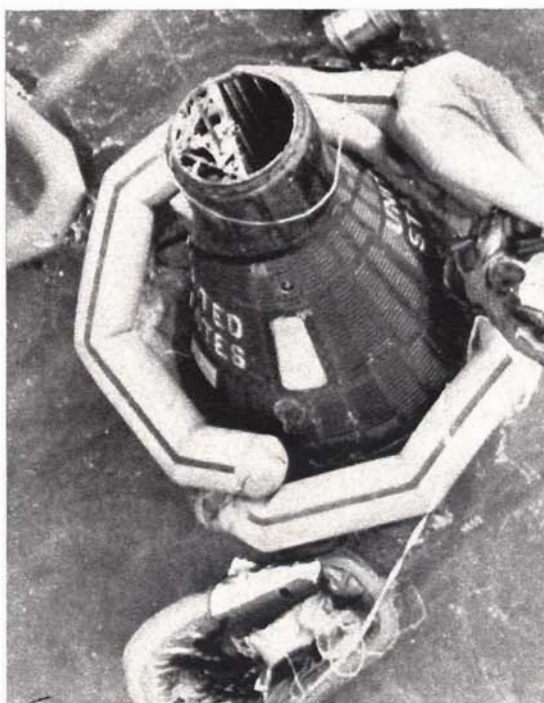
possibilità. Abbassai il visore e, a furia di tentativi e di errori, riuscii infine a trovare una posizione della valvola che mi fece sentire a mio agio. Ero in ottima forma per la terza orbita.

Mentre giravo un'ultima volta intorno alla Terra, vi furono numerose altre derive. Cercai di capire che cosa fosse accaduto al sistema di controllo automatico, ma non riuscii a risolvere il problema. Accertai in seguito che i due analizzatori orizzontali, i quali esplorano l'orizzonte e forniscono dati al sistema di controllo automatico, non funzionavano in modo perfetto. Ma io sul momento lo ignoravo e consumai una notevole quantità di carburante tentando di rimediare all'inconveniente. Poi mi interessai ad altre cose: la Terra e il cielo aspettavano, all'esterno, che io li osservassi.

L'ultima ora prima dell'accensione dei retrorazzi trascorse rapidamente, così com'era passato tutto il resto del viaggio. Volando nello spazio, sperimentai una strana accelerazione del tempo, come se la velocità alla quale viaggiavo modificasse in qualche modo la durata dei secondi e li pigiasse troppo strettamente l'uno sull'altro. Mi parve, sempre, di avere una fretta tremenda, mentre gli eventi si susseguivano gli uni agli altri, balzando su di scatto come anatre in un baraccone di tiro a segno. Fotografai l'ultimo tramonto, individuai le stelle, mangiai piccole tavolette di cioccolata catturando in aria le briciole che sfuggivano, e bevvi acqua in quantità. Facevo continuamente qualcosa.

Molte cose accaddero contemporaneamente quando giunsi sulle Hawaii durante l'ultima orbita. Stavo facendo ruotare la capsula per scattare fotografie dell'aurora, tentavo di porre strumenti nello zaino in vista del reingresso nell'atmosfera, conversavo con la base delle Hawaii controllando la lista delle manovre per l'accensione dei retrorazzi. E poi, ecco ricominciare le « lucciole » di John Glenn. Ne passò una particolarmente luminosa accanto al finestrino ed io sporsi un braccio per afferrare il fotometro e determinarne l'intensità. Così facendo, colpì con la mano la parete della cabina e un'intera nube di particelle volò via davanti al finestrino. Affascinato da questo fenomeno inaspettato, presi a battere sulla parete tutto intorno a me, e ogni volta che la colpivo altre lucciole, o fiocchi di neve, o quel che erano, sprizzavano via. Mi dissi che senza dubbio quelle particelle aderivano come brina alla capsula e provenivano dalla capsula stessa: non già, come aveva ritenuto Glenn, da qualche altra fonte. Ma ormai mancava il tempo di pensarci. Era giunto il momento di prepararsi all'accensione dei retrorazzi e al lungo volo di rientro sulla Terra.

Il piano di volo prevedeva ch'io mi servissi del sistema di controllo automatico per portare la capsula nella posizione adatta all'accensione dei retrorazzi. Essi dovevano accendersi al momento giusto e la capsula doveva essere esattamente orientata durante il loro funzionamento, altrimenti non sarei disceso nel punto prestabilito dell'Atlantico, che in quell'istante distava oltre 4.800 chilometri. Tentai di orientare la capsula con i comandi automatici. I grossi eiettori consumarono preziose quantità di carburante, senza riuscire, tuttavia, a portare la capsula nella posizione giusta. Misi allora in azione un sistema speciale mediante il quale l'astronauta dirige manualmente la capsula, servendosi però del carburante del congegno automatico. I serbatoi del sistema di comando manuale erano ormai quasi vuoti. E a questo punto commisi un errore. Passando al sistema speciale, dimenticai di escludere il sistema manuale: così, ogni vol-



I MEDICI PARACADUTISTI inviati in soccorso di Carpenter pongono un collare di galleggianti intorno alla capsula: l'affondamento è così evitato.

ta che manovravo la leva di comando, consumavo il carburante di entrambi i serbatoi.

Al momento dell'accensione dei retrorazzi ritenni di avere portato la capsula nella posizione esatta, benché in seguito si sia constatato che l'orientamento non era del tutto preciso. Ma vi fu anche un altro inconveniente: i razzi avrebbero dovuto accendersi automaticamente, e invece ciò non accadde. Vidi la lancetta dell'orologio superare l'istante esatto e allora premetti io stesso il pulsante di accensione, con un secondo di ritardo. I razzi non si accesero per altri due secondi. Notai, nella cabina, uno sbuffo di fumo: odorava di metallo bruciato e poteva essere stato causato da un corto circuito. Tuttavia, io mi preoccupavo soprattutto del ritardo: a quella velocità, un indugio di tre secondi significava che sarei venuto a trovarmi per lo meno ventiquattro chilometri più in là della zona di ricupero.

La spinta dei retrorazzi sembrava relativamente dolce, ed io riuscivo a regolare facilmente i movimenti della capsula. A questo punto constatavi che il serbatoio del comando manuale, benché gli indicatori di livello segnalassero un residuo del 7%, era in realtà vuoto; e nell'altro serbatoio, per l'intera manovra di rientro, rimaneva soltanto il 15% di carburante. Ero in grave pericolo. Manovrai la capsula con grande cautela, tenendo d'occhio l'orizzonte nel finestrino, tentando di adoperare la minor quantità possibile di carburante. Mantenni costantemente la posizione, e quando sentii le prime benedette oscillazioni, che significavano l'inizio del rientro nell'atmosfera, incominciai a far ruotare la capsula di 10 gradi al secondo. Ciò serviva a mantenere la capsula sulla rotta durante la discesa.

Fu un magnifico rientro. La caduta, per la massima parte della traiettoria, fu dolcissima e la capsula rimase orientata esattamente sull'angolo voluto. Il calore d'attrito non penetrò mai nella cabina, benché la temperatura esterna fosse di 1.093 gradi. Quando guardai fuori del finestrino vidi un alone arancione di particelle incandescenti, staccatesi dallo scudo anti-termico, stendersi come una scia dietro di me.

Poi notai uno scintillio verde e confuso che

andava formandosi intorno all'estremità della capsula, proprio dove sono custoditi i paracadute: il calore avrebbe potuto distruggere gli unici mezzi a mia disposizione per scendere a terra incolume. Registrai le mie impressioni sul nastro magnetico: « Scorgo uno scintillio verde che si sta formando all'estremità, e sembra che stia bruciando qualcosa. Ooh, spero proprio di no ». Appena pronunciate queste ultime parole, mi misi a ridere forte. Erano le stesse che un attore aveva usato in un disco comico, interpretando la parte di un astronauta atterrito. Quando la capsula ebbe superata la zona di attrito, lo scintillio scomparve.


A circa 36 mila metri, la maggior parte delle operazioni di rientro era già compiuta. La pressione della forza di gravità era andata diminuendo: stavo scendendo assieme alla capsula a circa 950 chilometri all'ora. All'improvviso l'*Aurora 7* cominciò a vibrare violentemente, e quasi subito adoperai il poco carburante che ancora mi restava per tentare di controllarla. Lo scuotimento aumentò rapidamente. Se fosse continuato, rischiavo di perdere completamente il controllo della capsula: se poi la punta dell'*Aurora 7* si fosse diretta verso il basso, il paracadute avrebbe potuto impigliarsi nella capsula mentre ne usciva o urtarla così violentemente da rimanere danneggiato.

Non avevo paura. La situazione era critica e io stavo all'erta. Non era un momento in cui si potesse pensare: « Che cosa faccio ora? ». Ci si trova così afferrati dagli avvenimenti che non si ha il tempo di pensare. La morte è in agguato, e tutta la propria attenzione è rivolta a ciò che sta avvenendo e alle operazioni per cercare il modo di venirne fuori. Quando le oscillazioni si fecero più ampie, la capsula cominciò ad inclinarsi lungo un arco di circa 270 gradi, quasi un circolo completo. Allora premetti il pulsante per liberare il paracadute-guida: mi trovavo a 7.900 metri d'altezza. Secondo il piano di volo, avrei dovuto farlo solo a 6.300 metri, ma ero costretto ad eseguire prima l'operazione per fermare le oscillazioni. Il piccolo paracadute uscì dal suo alloggiamento e la discesa diventò immediatamente calma.

Ora mi trovavo in mezzo alle nuvole. L'altimetro segnò la quota di tremila metri, il punto nel quale il grande paracadute doveva aprirsi automaticamente. Ma siccome ciò non accadde, lasciai passare altri 150 metri, poi tirai con forza un anello. Allora il paracadute si sfilò: un grande ombrello bianco e arancione, perfettamente modellato, teso come una lamina di metallo e capace di sostenere il peso della capsula.

Mentre stavo scendendo captai una trasmissione radio. Era Gus Grissom da Cape Canaveral: mi avvertiva che mi trovavo lontano dal punto previsto e che avrei dovuto aspettare almeno un'ora in acqua prima di essere ripescato. Inoltre mi avvisava che i medici paracadutisti stavano volando verso di me. Tentai diverse volte di trasmettere qualcosa con la mia radio, ma non ricevetti alcuna risposta: apparentemente ero fuori portata. Mi trovavo in mezzo alle nuvole e potevo vedere l'oceano. Mi preparai per l'ammarraggio.

L'operazione non fu difficile. La capsula andò completamente sott'acqua, poi riaffiorò da una parte. Un po' d'acqua era entrata nell'interno, per cui, considerato bene tutto, pensai che era meglio uscir fuori. Mi tolsi l'elmetto e mi feci strada verso l'alto, al disopra del pannello degli strumenti. Poi aprii il portello nella parte più ristretta della capsula,



Il sole al tramonto va spegnendo il suo bagliore in un alone di raggi azzurrini. Il cielo appariva all'astronauta di un nero cupo: le stelle splendevano luminosissime e potevano essere facilmente riconosciute. Carpenter se ne servì per orientare il volo della capsula durante i passaggi nella zona « notturna ». Come i suoi colleghi Shepard, Glenn, Gagarin e Titov, anche Carpenter è rimasto affascinato dalla straordinaria bellezza dello spettacolo che appare a chi vola nello spazio.

UN PESCE NERO GUIZZAVA ATTORNO A ME



LO SGUARDO DI CARPENTER appena a bordo dell'elicottero: negli occhi dell'astronauta si scorge ancora l'angoscia per il tremendo sforzo sopportato.

misì la macchina fotografica in un luogo sicuro vicino all'apertura e gettai il piccolo battellino di gomma nell'acqua. Quindi vi salii sopra, lo diressi verso la capsula e lanciai in mare il segnale che avrebbe dovuto permettere ai piloti di localizzare la mia posizione. A questo punto pregai: « Ti ringrazio, Signore », e mi riposai nell'attesa. Non mi ero mai sentito così bene.

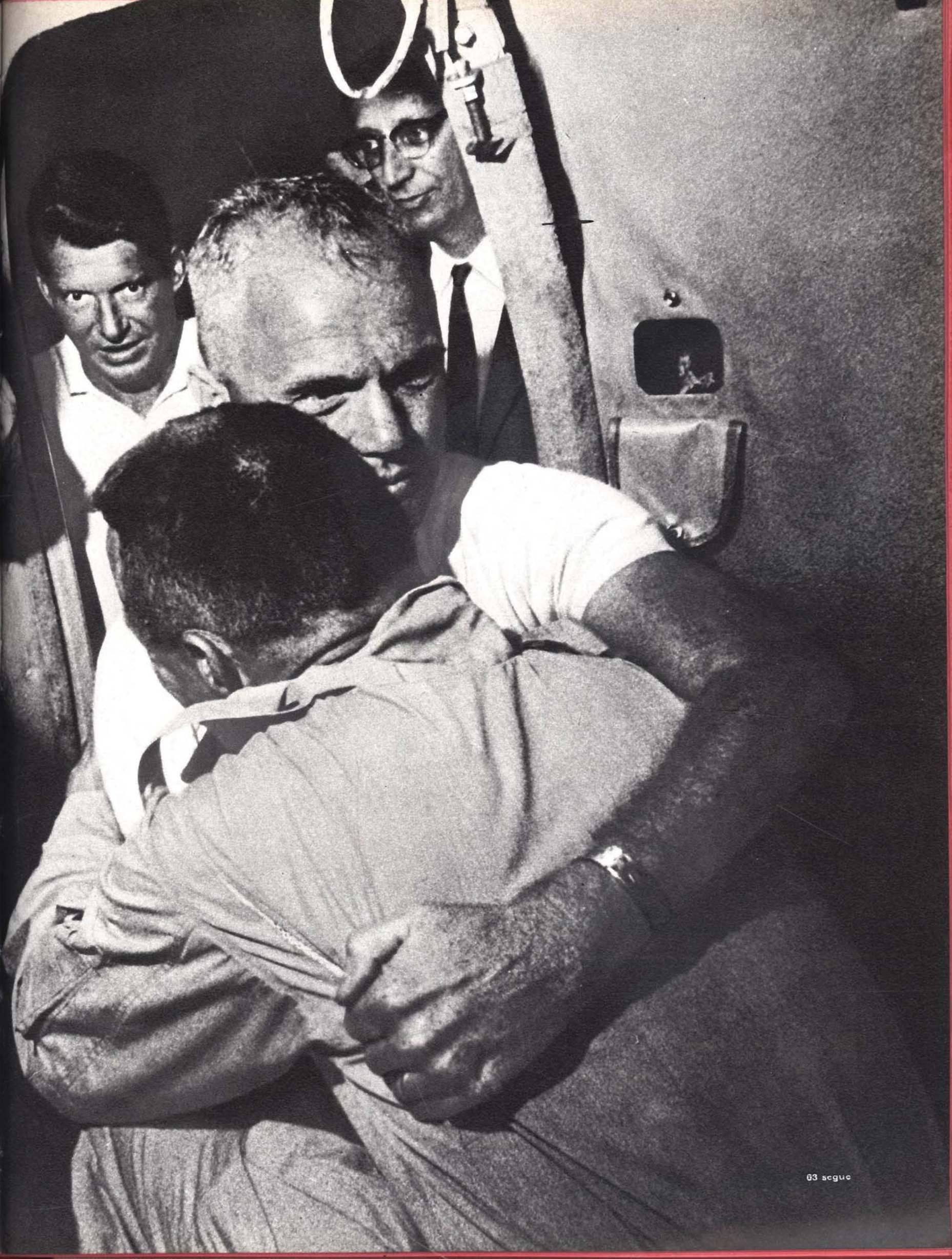
Rimasi seduto nel battellino per lungo tempo, pensando a tutto quello che era avvenuto. Ne avevo riportato una formidabile esperienza: non vedevo l'ora di parlarne con qualcuno. Avevo commesso degli errori e alcune cose non erano andate bene, ma altri uomini avrebbero potuto trarre profitto dalle mie esperienze. Pensai, quindi, che il volo era stato un successo, e ne fui orgoglioso.

Per lungo tempo non ebbi altro da guardare che il cielo e il mare. Scorsi dapprima una larga chiazza di sargassi, poi vidi un pesce nero lungo quasi mezzo metro. Docile come una gallina, nuotava nell'acqua così vicino a me che avrei potuto catturarlo con una mano. Ma non lo feci, perché in quel momento era l'unico mio compagno in tanta solitudine. Poi udii il rombo dei motori di alcuni aeroplani e scorsi il primo P 2 V che si stava avvicinando. Feci dei segnali con uno specchietto e il pilota cominciò a compiere dei giri intorno a me. Dopo non molto mi trovai circondato da tanti di quegli aerei da non accorgermi che il primo medico paracadutista stava già scendendo. Me ne avvidi solo quando lo sentii nuotare dietro a me, afferrare il battellino e dire « Hellò ». Un altro giunse subito dopo e tutti e due si misero al lavoro per attaccare un galleggiante alla capsula, in modo che non affondasse. Questi uomini probabilmente impedirono che essa andasse perduta. In un certo modo, però, la loro presenza mi irritava. Quella parte di oceano era mia, e avrei voluto restarvi più a lungo in solitudine per pensare a tutto ciò che era accaduto.

Malcolm Scott Carpenter

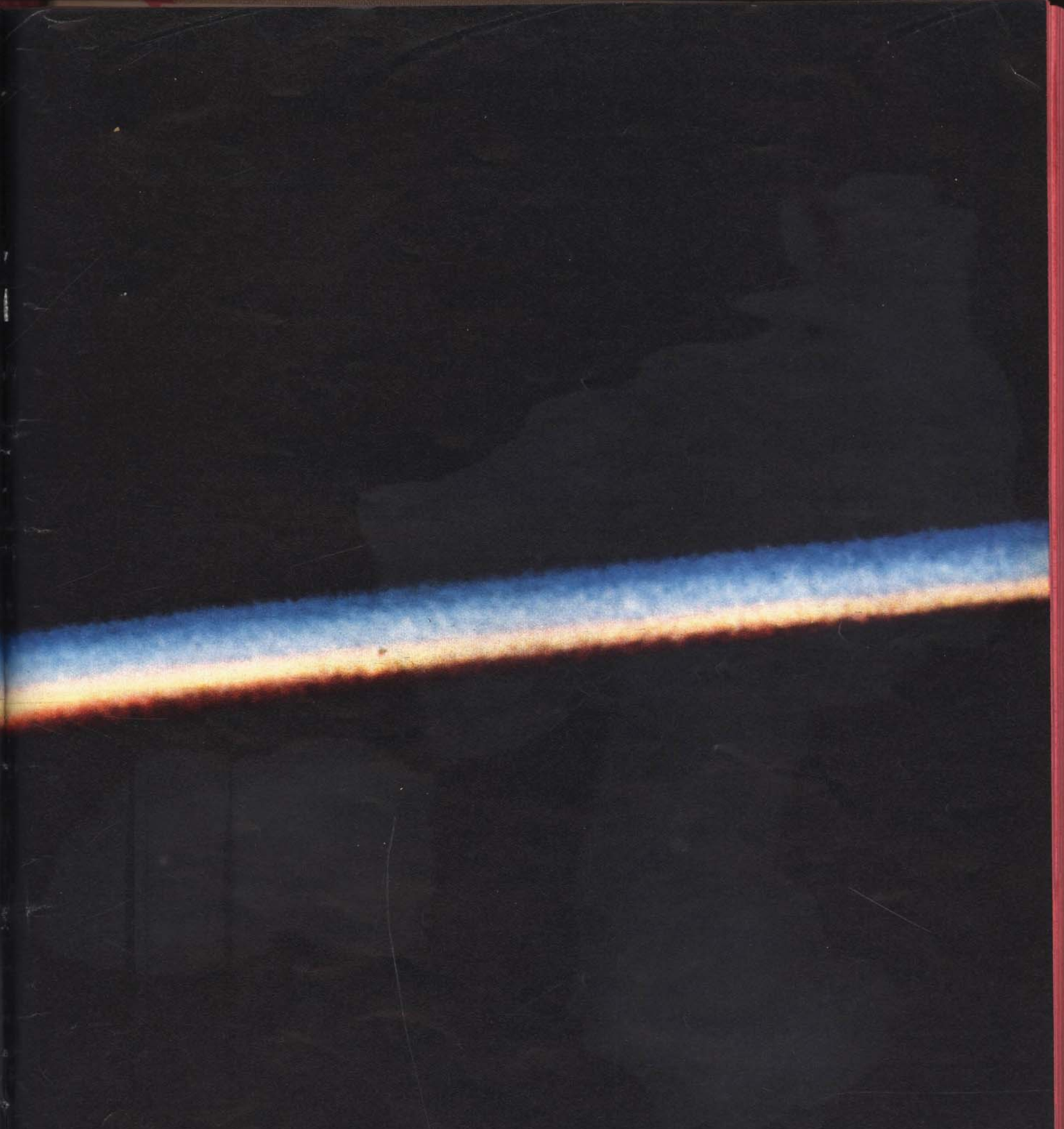


Il comandante Scott Carpenter ha concluso la sua straordinaria avventura nello spazio e nelle acque dell'Atlantico: il colonnello John Glenn lo abbraccia e piange per l'emozione provata durante la drammatica ora di attesa all'isola del Gran Turco nelle Bahamas, quando ormai sembrava che l'astronauta fosse tragicamente scomparso. Alle sue spalle è la « riserva » Walter Schirra.





L'ORIZZONTE
ERA SEGNATO
DA UN FANTASTICO
ARCOBALENO



Questa sbalorditiva immagine, di una grandiosità che non consente paragoni con qualsiasi altro spettacolo mai veduto da occhi umani, fu scattata da Scott Carpenter durante la sua prima orbita, mentre la capsula « Aurora 7 » correva verso la notte alla fantastica velocità di 28 mila chilometri all'ora. È un tramonto del sole, visto dallo spazio: la curvatura terrestre è segnata da una striscia luminosa simile a un arcobaleno.

« Proprio sull'orizzonte », dice l'astronauta, « una fascia di colore si stendeva per centinaia di chilometri. Era un arco balenante, iridescente, formato da strisce di colore che andavano dal giallo oro al bruno rossiccio, al verde, al turchino, per poi sconfinare in uno splendido azzurro-violetto prima di fondersi con il nero del cielo. Le tinte che stavo osservando avevano un acceso splendore: poi rimase soltanto un cielo di meraviglioso turchino ».

SOMMARIO

- 17 I FILM SUL FASCISMO
di Domenico Bartoli
- 19 LA COESISTENZA PACIFICA
di Ricciardetto
- 24 PARLA EICHMANN PRIMA DI MORIRE
- 28 UN PENSIERO SUL BINARIO DI VOGHERA
- 30 I NOSTRI AFFARI CON LA RUSSIA
di Livio Pesce
- 34 HO VIAGGIATO SULLA NAVE DOVE TUTTI
PIANGEVANO
di Dominique Lapiere
- 38 PER FILO E PER SEGNO COS'È WALL STREET
di Bonaventura Caloro
- 44 QUESTE SONO LE CARRIERE SICURE
di Ricciotti Lazzero

- 52 HO FOTOGRAFATO IL MISTERO DELLO SPAZIO
di Scott Carpenter

- 68 L'INFARTO SARÀ VINTO?
di Ulrico di Aichelburg
- 72 LE PENNE MILIONARIE
di Nicola Adelfi
- 78 LAURO ALL'ULTIMO SANGUE
di Lino Rizzi
- 84 GUARDATE IL FIERO INGLESE
- 90 UN DIAVOLO DAL VISO D'ANGELO
di Filippo Sacchi
- 92 TRE DOLOROSE TESTIMONIANZE SULLA PER-
SECUZIONE ANTISEMITA di Geno Pampaloni
- 94 PREFERISCONO AI GRATTACIELI LE ROVINE
DEL COLOSSEO di Raffaele Carrieri
- 99 AI REGISTI MODERNI PIACE IL BALLO DI
SAN VITO di Giulio Confalonieri
- 101 ACCUSANO UN MERLO DI PAPPAGALLISMO
di Arturo Orvieto



Primi nel mondo, pubblichiamo in questo numero un servizio esclusivo di straordinario interesse: le fotografie a colori scattate nello spazio dall'astronauta americano Scott Carpenter e il racconto del drammatico volo, scritto per *Epoca* dal suo protagonista. La stupefacente immagine della nostra copertina mostra l'orizzonte terrestre orlato da una fantastica fascia iridescente, prodotta dal sole al tramonto. (Fotografia di Scott Carpenter - Copyright 1962 by Time Inc. [Life] - International Cooperation Press Service Inc. e per l'Italia Arnoldo Mondadori Editore - EPOCA).

NUMERO 611 - VOLUME XLVII - MILANO, 10 GIUGNO 1962 - © 1962 EPOCA - ARNOLDO MONDADORI EDITORE



CONTROLLO
DIFFUSIONE

UPA

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.e. 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. 83.48.27; Milano, Corso di Porta Vittoria 51, tel. 79.51.35; 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. Giosuè 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.

ARNOLDO MONDADORI EDITORE



TARR

il classico dopobarba dell'uomo moderno



Tarr, felice inizio d'ogni giorno! Elimina ogni noia del radersi - bruciori, pruriti, irritazioni - e vi fa sentire "signorilmente a posto" per tutta la giornata. Tarr, il classico dopobarba dell'uomo moderno, vi dà un intenso benessere fisico e vi carica di ottimismo. Non rinunciate alle opportunità di successo e di simpatia che ispira un "viso Tarr", sano, simpatico, signorilmente sportivo.



Richiedete un "campione gratuito di Tarr" alla Société des Grandes Marques - Viale Regina Margherita, 83/Ep. - Roma.