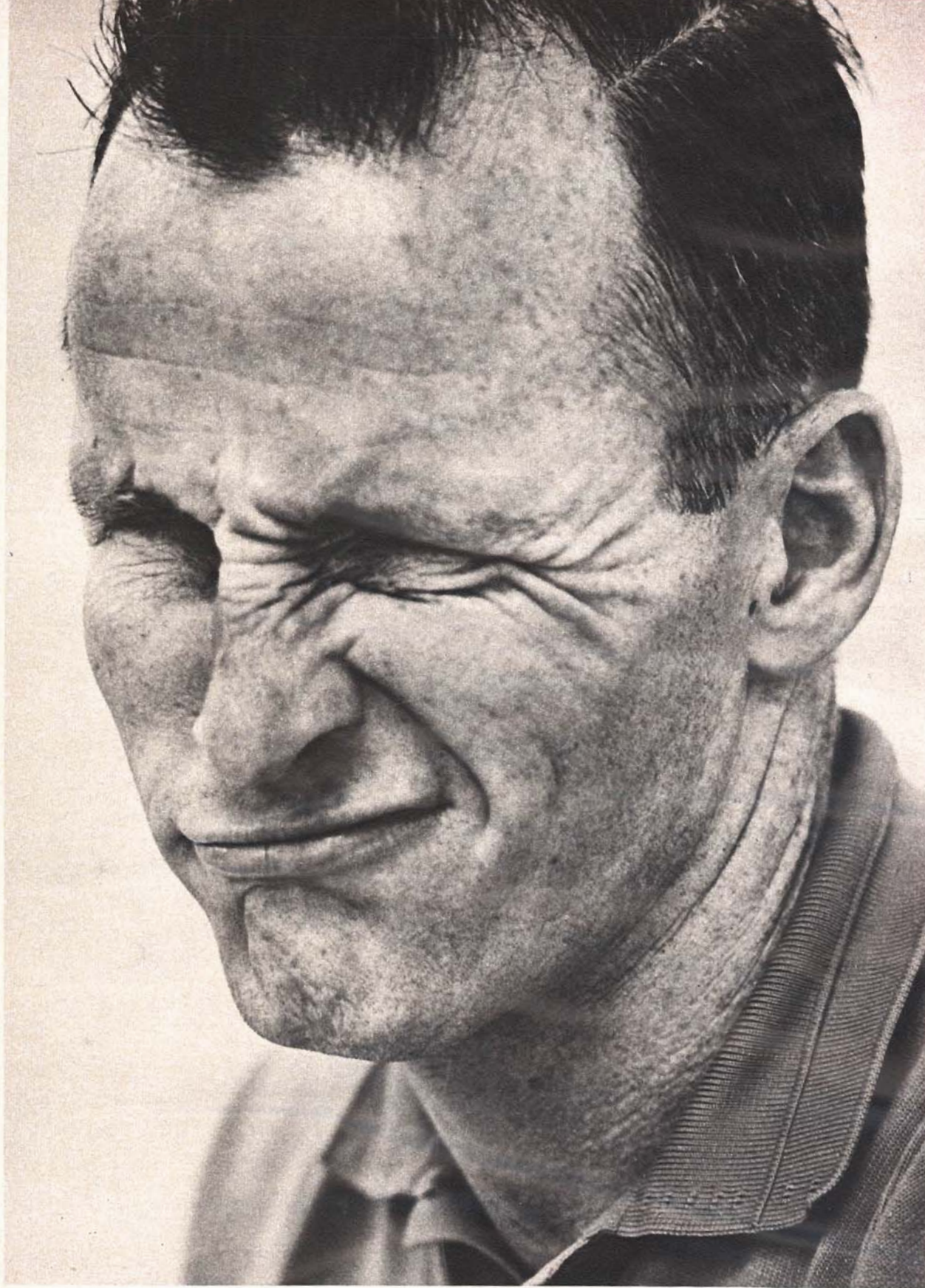


**Epoca
ha concluso
con gli astronauti
americani**

**un accordo di esclusività
fino alla conquista
della Luna**

LO SPLENDORE DELL'INFINITO

In questa foto, l'astronauta americano Ed White appare magicamente sospeso nel vuoto, sopra un letto di nuvole, durante il suo fantastico volo spaziale. La straordinaria nitidezza dell'immagine deriva dal fatto che essa non è tratta dai fotogrammi del film che tutti hanno visto alla televisione, ma è stata scattata dall'altro astronauta, MacDivitt, con un apparecchio fotografico 6 per 6. "Epoca" ha potuto assicurarsene la pubblicazione grazie ad uno speciale accordo di esclusività stipulato con gli astronauti americani per questa e per tutte le loro prossime imprese spaziali, sino alla conquista della Luna. Se il "progetto Apollo" non subirà imprevisti ritardi, tra quattro anni potrete vedere, sopra queste stesse pagine, le prime stupefacenti immagini a colori del paesaggio lunare e della Terra vista dal nostro satellite.



Nel vuoto a ventottomila chilometri all'ora

A destra: l'astronauta Edward White è appena uscito dalla cabina della Gemini 4 per compiere la sua passeggiata spaziale di venti minuti. La navicella, giunta alla sua terza orbita, sta volando a circa 28 mila chilometri all'ora. «Sotto» di essa, a 200 chilometri di distanza, si stendono le isole Hawai e l'Oceano Pacifico. Poiché la forza di gravità è annullata, l'astronauta si stacca dalla capsula con movimenti lentissimi, mentre si sta svolgendo il cavo che serve da «sicurezza» e anche da «cordone ombelicale». Il cavo è rivestito d'oro per riflettere i raggi solari. Alla spalle di White si nota la curvatura della Terra.

White, il primo americano «uscito» nello spazio: suo padre, generale d'aviazione, gli insegnò a pilotare a 12 anni.

ED ECCO CHE COSA ACCADRA' UN GIORNO DEL 1969

Con un fragore spaventevole, il razzo "Saturno" si innalzerà da terra portando tre uomini temerari verso la Luna...

Dal nostro inviato Guido Gerosa

Houston (Texas), giugno

È una bella mattina di sole dell'estate 1969. A Cocoa Beach i bagnanti riposano sdraiati sulla soffice sabbia della Florida. A poca distanza dalle spiagge, nel «porto alla Luna» di Capo Kennedy, quel mattino si spalancano, con pauroso fragore, le più

monumentali porte del mondo. Sono quelle del più gigantesco edificio dell'universo, più grande e più maestoso ancora dell'Empire State di New York: il Vehicle Assembly Building. E lì dentro c'è il mostro. Un immane razzo lunare tutto bianco, come Mo-

by Dick, un ordigno dall'aspetto infernale, ma che è invece destinato a rendere un enorme servizio a tutta l'umanità. È il Saturno V, alto centoundici metri, diciotto più della Statua della Libertà. Un fantastico trattore, che assomiglia agli incubi dei ro-

manzi avveniristici, si accosta all'edificio. Con una lunghissima operazione, che richiede il lavoro di centinaia di tecnici, il razzo lunare viene caricato sul veicolo e trasportato sino alla stazione di lancio, che si trova a circa sei chilometri di distanza.



La "cimice" poserà le sue lunghissime zampe sul suolo lunare

È una giornata storica, anzi la giornata storica. L'uomo sta per conseguire uno dei suoi sogni più antichi, sta per emulare le gesta folli del paladino Astolfo e degli eroi di Giulio Verne: tra poco raggiungerà ed esplorerà il più misterioso dei mondi a noi vicini, la Luna. Il fantastico razzo spaziale *Saturno*, che per la NASA rappresenta un investimento di sei miliardi di dollari (oltre 3700 miliardi di lire), ha tre stadi e porta sulla propria cima la nave degli astronauti che sbarcheranno sulla Luna. Anche essa è composta di tre parti. C'è il cosiddetto « modulo di comando », cioè l'abitacolo in cui i tre astronauti trascorreranno la maggior parte del tempo durante il viaggio interplanetario. È alto tre metri e mezzo, ha un diametro di quattro (tutte e tre le parti della nave spaziale hanno pressappoco lo stesso diametro) e pesa 4500 chili. È dotato di finestrini sul tipo di quelli degli aerei, affinché gli astronauti possano vedere quello che accade al di fuori della nave, di calcolatori elettronici, di telescopi, di cuccette e di un sistema di controllo a reazione per le manovre. Nella prima fase del volo, la capsula di comando porta sopra di sé, in una sorta di struttura a gru montata sul proprio naso, un motore di salvataggio, alto quattro metri e sviluppante una spinta di sessantottomila chili. Se in qualsiasi momento si verificasse una situazione di pericolo per il razzo vettore, questo motore di sicurezza entrerebbe subito in azione, riportando la capsula di comando con gli astronauti in una zona di salvezza.

C'è poi la parte, o « modulo », di servizio, cioè lo stadio propulsivo che spingerà la nave spaziale dentro e fuori l'orbita lunare, e che contiene una straordinaria quantità di materiale scientifico e di attrezzature per il volo. Infine, c'è un veicolo straordinario, uno dei più ingegnosi che l'uomo abbia immaginato: è la « cimice lunare », così chiamata a causa delle sue buffe zampe sbilenche. Più scientificamente, questa navicella-automobile dal bizzarrissimo disegno è conosciuta come LEM (« modulo per escursione lunare »). Su di essa saliranno due dei tre astronauti americani, al momento dello sbarco sulla Luna. La « cimice » è formata da due parti: una di discesa, che condurrà il veicolo a posarsi dolcemente sull'infido terreno lunare, denso di ogni sorta di pericoli sconosciuti; e

una di ascesa, che al momento opportuno proietterà di nuovo il veicolo, con il suo equipaggio di due conquistatori, nell'orbita lunare, per il ritorno.

L'enorme razzo, nella limpida mattina del 1969, è ormai pronto a partire, ma il conto a ritroso, stavolta, è lungo fino all'ossessione. Ci sono centinaia di delicatissimi, preziosi meccanismi da controllare e ricontrattare, ci sono le ultramoderne attrezzature scientifiche da sistemare. Si comincia a « contare » non più qualche ora prima del lancio, ma addirittura cinque giorni prima. E tutto il mondo, attraverso i collegamenti televisivi via satellite, segue di ora in ora il conteggio. Miliardi di uomini che guardano e aspettano, una prova di nervi spaventosa per tutta l'umanità.

«Siamo preparati a perdere delle vite umane»

Su Capo Kennedy e sull'Atlantico si diffonde infine un fragore mai udito in Terra: è il ruggito mostruoso del *Saturno*, che si lancia verso il cielo in un'apoteosi di fiamme. L'umanità intera rimane con il fiato sospeso: riusciranno gli astronauti americani ad arrivare sulla Luna?

Il viaggio dura otto giorni, tra andata e ritorno. Quando la Luna si stende davanti agli avventurieri dell'infinito, il comandante orienta la nave spaziale in modo da inserirla nell'orbita. Quando essa si trova esattamente « dietro » la Luna, completamente sottratta alla vista degli uomini che dalla Terra ne seguono la pazzesca vicenda, il pilota accende alcuni razzi della nave spaziale, che ne riducono la velocità, portandola a girare intorno alla Luna a una distanza di soli 28 chilometri. Ecco: adesso è giunto il momento di posarsi sul misterioso mondo inesplorato, e gli astronauti vi si avventurano come marinai che lascino la loro nave sicura, puntando verso la riva su una piccola scialuppa.

Attraverso un portellone, infatti, il comandante e uno dei piloti si trasferiscono dalla cabina di comando alla « cimice ». Ne controllano ancora una volta le complesse apparecchiature elettroniche. Quando sono sicuri di tutto, staccano il veicolo dalla nave e incominciano il lento atterraggio. Intanto, il terzo astronauta continua ad « orbitare » nella capsula di comando,

che è diventata la nave-madre, pronta all'appuntamento nello spazio con i due esploratori e al loro recupero non appena compiuta la grande impresa.

Il suolo lunare è ormai vicinissimo. Il comandante lo osserva con gli occhi avidi dell'esploratore e sceglie accuratamente il punto di sbarco: da un errore di valutazione dipendono la sua vita e quella del compagno. Il bizzarro veicolo si posa su una collina lunare, nella zona dell'Oceano delle Tempeste. Nel grande silenzio dello spazio, gli arditi dell'ignoto escono dalla loro imbarcazione, sigillati nelle tute che costano 20 milioni di lire e protetti da incredibili scudi a forma di uovo. Muovendosi cautamente, i due conquistatori estraggono da una borsa di plastica la bandiera americana, la dispiegano e vanno a piantarla sulla cima del colle, sul nuovo mondo svelato all'umanità. Quindi compiono una breve ricognizione, scattano fotografie, eseguono rapidissime misurazioni scientifiche e raccolgono esemplari di materiale lunare. La loro escursione è durata poche ore ed è già finita. Il « mondo » appena scoperto è troppo infido e pericoloso perché vi si indugi a lungo. Toccherà ad altri esploratori il compito di sondare le caratteristiche di uno spazio lunare che è vasto come i continenti Nord e Sudamericano messi insieme. I due primi scopritori risalgono sulla loro « cimice » e si ricongiungono alla nave-madre. Comincia il lungo viaggio di ritorno, di 104 mila chilometri. Tre giorni, e gli astronauti sono di nuovo nell'orbita terrestre, a casa. Si spalancano nel cielo i paracadute bianchi ed arancione, e la nave del destino piomba nelle azzurre acque del Pacifico, mentre gli elicotteri corrono al recupero.

Sulla Terra, frattanto, è esploso il delirio. Times Square, a New York, è cosparsa di « coriandoli » e pavesata di bandiere. Si prepara la parata del secolo per accogliere gli astronauti. Il Presidente degli Stati Uniti, in una trasmissione televisiva che, via satellite, giunge in tutto il mondo, annuncia fieramente: « Oggi abbiamo vinto il mistero dello spazio: l'umanità ha conquistato la Luna ».

Questa visione, che sa ancora di fantascienza, è esattamente quella che si aspettano i programmatori e i tecnici della NASA, dopo il trionfo del quarto volo *Gemini*. Ed è un evento che

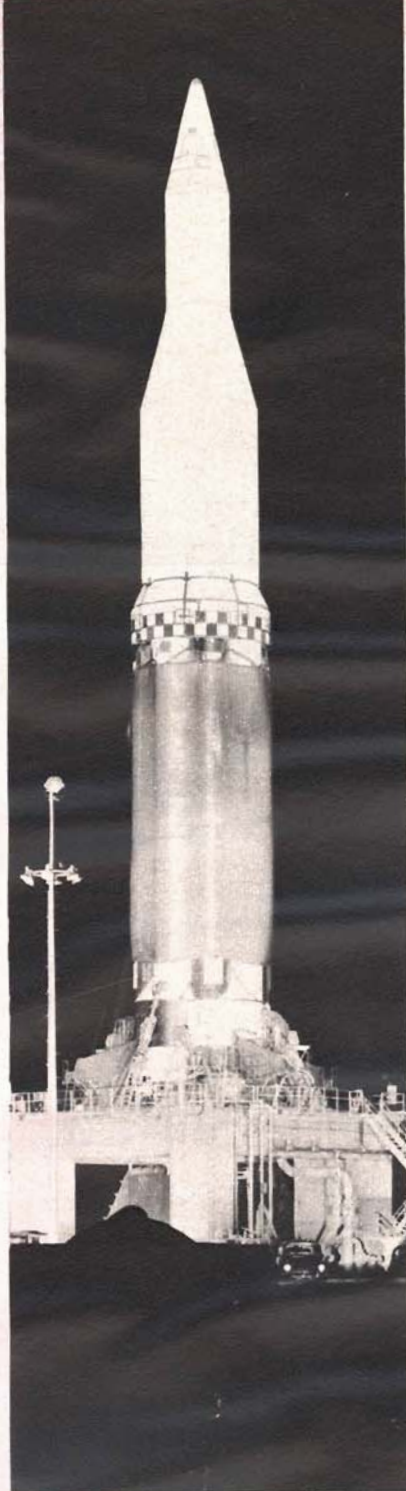
non si verificherà nel Duemila o in un malcerto avvenire, ma fra quattro anni o, possibilmente, fra tre. L'obiettivo è quello di raggiungere la Luna prima della fine del decennio, come aveva detto Kennedy, e di raggiungerla prima dei russi. La gara spaziale è forse la cosa più sentita in America, oggi: mentre la politica estera del suo Paese lo preoccupa e lo frustra, l'americano vede nella lotta per la conquista dello spazio la manifestazione più genuina del suo spirito avventuroso, l'anelito a nuove e intoccate frontiere. Quando, nel marzo scorso, il cosmonauta russo Leonov compì la prima passeggiata nello spazio, l'impressione fu enorme e lo « zar » della NASA, l'amministratore James Webb, fu chiamato a dare spiegazioni ad una commissione del Senato. « Indubbiamente i russi stanno facendo cose più spettacolari di noi », disse Webb, « però noi abbiamo attrezzature scientifiche assai più raffinate. Abbiamo svolto missioni fotografiche superbe, abbiamo perfezionato apparecchi e strumenti di valore incalcolabile. »

Ma il senatore del Missouri, Stuart Symington, che è un uomo rude e autoritario, tagliò corto: « Voi della NASA parlate e parlate, e fate dell'ottima propaganda. Ma poi i fatti sono a favore degli altri. Mi ricordate un aneddoto di molti anni fa. C'era un pugile, mi pare si chiamasse Smith, che aveva sfidato Joe Louis. Il radiocronista descrisse così l'incontro: "Ecco l'inizio, avanza Smith, un sinistro, un destro, è in grande forma, straordinario Smith, un altro sinistro, uno scambio, stupendo Smith, ecco: Smith è finito al tappeto per knock out". Anche voi siete bravissimi, ineguagliabili: poi arrivano i russi e passeggiano nello spazio ». Gli uomini della NASA erano ammutoliti, pallidi e rabbiosi di fronte alla requisitoria. Tre mesi dopo, anche White passeggiava nello spazio: originariamente, la NASA aveva previsto questa impresa solo per la metà del 1966.

Ora il successo del *Gemini 4* ha messo gli americani in stato di euforia. Essi sanno di essere ancora in arretrato rispetto ai russi nella gara spaziale, ma sono certi di superarli entro il 1967. Per il momento, intendono portare a termine il programma *Gemini*, che ha dato loro le maggiori soddisfazioni. Per poter andare sulla Luna bisogna avere

una grande esperienza di viaggi spaziali. Bisogna aver compiuto almeno duemila ore di volo nello spazio, e per ora gli americani ne hanno compiute solo 155. Il programma *Apollo* prevede cinquemila ore di volo prima della conquista della Luna. Perciò, nei prossimi diciotto mesi, la NASA conta di portare a termine altri otto voli *Gemini*, completando così questo programma. Già il prossimo, previsto per la fine di agosto, vedrà i due astronauti Cooper e Conrad in orbita per la durata di una settimana. Fra gli obiettivi del programma *Gemini* c'è soprattutto quello di studiare e perfezionare la tecnica di appuntamento e incontro nello spazio fra veicoli interplanetari. Per i tecnici della NASA è assolutamente vitale collaudare tutto l'equipaggiamento richiesto perché due navi spaziali possano incontrarsi in orbita, per mutare il corso del volo, per mutare orbite sia nei pressi della Terra sia alle più grandi distanze, e provare i sistemi di controllo che serviranno a riportare il vascello spaziale in salvo sulla Terra.

L'ottimismo che si è impadronito degli ambienti spaziali americani non fa però dimenticare i gravissimi rischi degli esperimenti futuri. « Finora », mi ha detto un funzionario della NASA qui a Houston, « abbiamo avuto la grande fortuna di non subire incidenti di rilievo, nel corso del programma spaziale. Ma i pericoli sono enormi. Noi preghiamo che tutto continui come è andato finora, ma dobbiamo anche essere tanto onesti da rivelare all'opinione pubblica che, prima di arrivare sulla Luna, siamo purtroppo preparati a perdere delle vite umane ». Il problema dei rischi impliciti nell'avventura spaziale è reso ancora più grave dal clima di gara esistente fra americani e russi. « Se le due superpotenze », ha scritto il *Guardian*, « si accordassero come avevano ventilato Kennedy e Kruscev, per coalizzare i loro sforzi spaziali, e potessero come termine dei loro programmi una data più remota (ad esempio, si prefiggessero di andare nella Luna nel 1975), la sicurezza dell'impresa, in termini di risparmio di vite umane, sarebbe quasi garantita. Ci sarebbe modo di preparare un'attrezzatura, una nave ed un equipaggio di soccorso per la prima spedizione lunare. Invece, con questo fervore di competizione, il pericolo di un imminente sa-



Il Saturno I durante un collaudo del suo primo stadio. Il vettore che porterà gli americani sulla Luna si chiamerà Saturno V e sarà più del doppio di questo: un vero e proprio grattacielo, capace di fornire una « spinta » superiore ai 4 milioni di chilogrammi. L'evoluzione dei razzi della serie Saturno avverrà per tappe successive.



Un disegno della « cimice » a bordo della quale due astronauti sbarcheranno sulla Luna, mentre il loro compagno li attenderà sul « veicolo-madre ». La « cimice » si poserà sul suolo lunare frenando con i razzi ed assorbendo l'urto finale con i quattro « piedi » telescopici. Parte dell'apparato sarà abbandonato sulla Luna.

crificio umano si delinea sempre più grave ». Sembra che l'uomo, nella sua frenesia di scoperta, voglia far rivivere eternamente il tragico mito di Icaro.

Le due grandi potenze sono spinte, nella loro gara, da stimoli di prestigio così forti che il rischio umano le lascia, in parte, indifferenti. La NASA è ansiosissima di completare i voli *Gemini* per lanciarsi nel progetto *Apollo*, come è chiamato il piano di conquista della Luna. Qui al centro spaziale di Houston ho potuto vedere tutta la fantastica attrezzatura elettronica che guiderà il viaggio interplanetario. Ho visitato la « cava della Luna », un grandissimo spiazzo roccioso in cui gli scienziati della NASA stanno ricostruendo, col massimo rigore, l'ambiente che gli astronauti troveranno sulla Luna. Ci sono pietre, crepacci, crateri, improvvise spaccature e scoscendimenti, tratti paludosi; e, durante l'addestramento, verranno « simulati » vapori irrespirabili. Su questo paesaggio favoloso incombono le bizzarre sagome delle « cimici » lunari. Le industrie americane stanno affrontando l'arduo problema di costruire veicoli destinati a percorrere superfici di cui nessuno conosce esattamente le caratteristiche.

Sulla Luna, dove il « peso » del veicolo è un sesto di quello terrestre, un urto è sufficiente a farlo alzare di sei metri dal suolo, lanciandolo in un volo involontario e pericolosissimo. Perciò la *Grumman Aircraft*, che costruisce questi veicoli per la NASA, ha studiato delle speciali ruote elastiche, che hanno retto molto bene al confronto con terreni accidentatissimi. Un altro problema assai difficile, per questi veicoli, è come controllarli dalla base terrestre, dato che nelle comunicazioni fra la Terra e la Luna vi è un ritardo invincibile di due secondi e mezzo, il tempo cioè che ogni segnale radio impiega a percorrere quella distanza. Comandare le « cimici » lunari della Terra, è come guidare un'automobile trovandosi a vedere, invece del tratto di strada che si percorre realmente, quello che si percorreva due secondi e mezzo prima. Il problema è ovviamente complesso e i tecnici cercano di risolverlo montando un'attrezzatura di controllo che consenta di sapere dove si troverà il veicolo nel giro di due secondi e mezzo, qualora gli si imprima una certa direzione e una certa velocità.

La Luna non è l'unico obiettivo del programma spaziale americano, anche se ne costituisce una grandissima parte, anche se vi lavorano 300 mila persone e vi si spenderanno miliardi di dollari. Gli Stati Uniti pensano anche alle moltissime altre possibilità che lo spazio offre. Il 14 luglio si concluderà per esempio un'altra grande impresa americana: l'astronave *Mariner IV* raggiungerà Marte dopo un lunghissimo volo. Al termine di questa fantastica avventura, i segnali radio del *Mariner* raggiungeranno la Terra da Marte, varcando l'abisso spaventoso di 215 milioni di chilometri. Finora l'uomo non aveva mai realizzato nulla di simile.

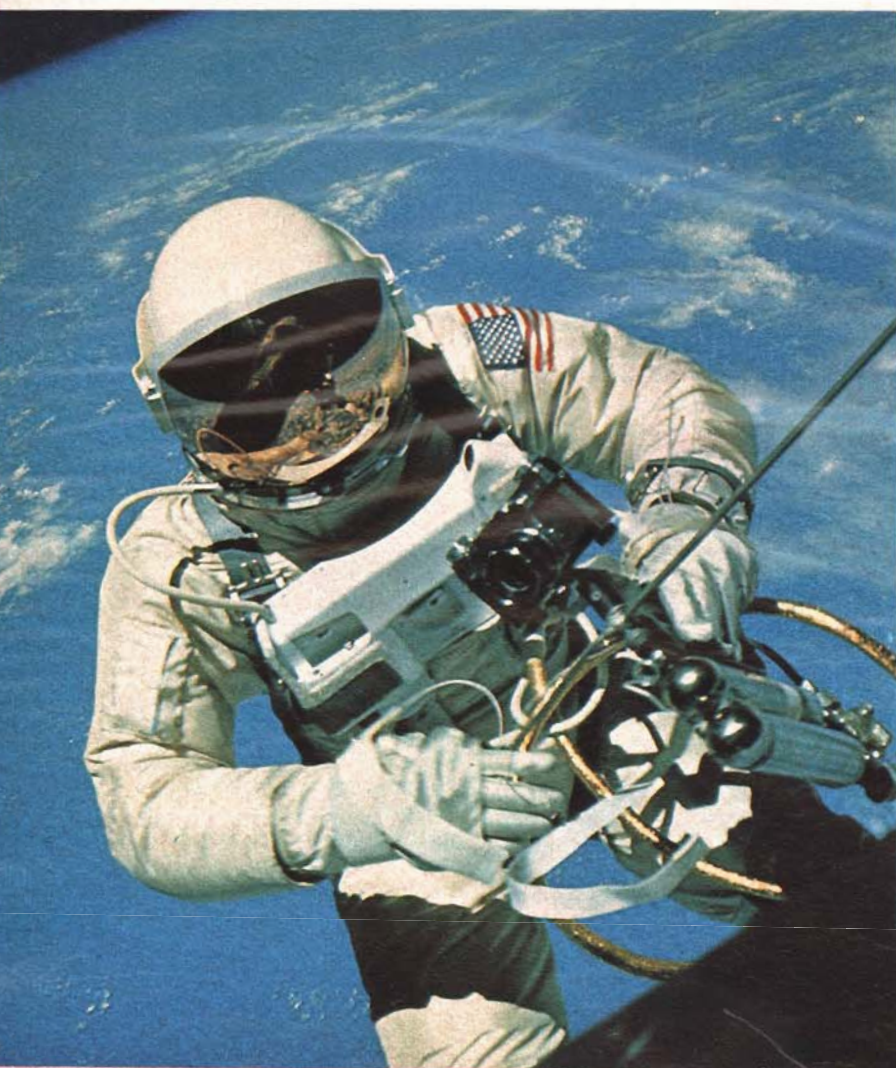
Saranno spesi 62 mila miliardi di lire

E intanto continuano il loro lavoro di informazione scientifica i piccoli *Explorers*, indagando nei cieli sulle cinture radioattive, sui campi magnetici, sul Sole e sulle stelle, mentre si pensa a utilizzare in futuro la capsula *Apollo* come stazione spaziale, e ci si prepara a lanciare nel 1967 una nuova serie di satelliti « tecnologici » per lo sviluppo delle future esplorazioni.

Questo è il programma della NASA per i prossimi cinque anni. Il costo dell'operazione che violerà i grandi silenzi dell'universo è spaventoso: 62 mila miliardi di lire spesi entro il 1970. Ne vale la pena? I critici dell'ambizioso programma risolvono la vecchia domanda di Simplicio nel *Dialogo dei massimi sistemi* di Galileo: « Noi vediamo e sentiamo che tutte le generazioni e trasformazioni che avvengono sulla Terra sono, direttamente o indirettamente, designate per l'uso, conforto e beneficio dell'uomo. Per il conforto e nutrimento dell'uomo sono creati erbe, cereali, frutta, bestie, pesci e uccelli. Ora, quale vantaggio possono dare all'umanità le generazioni e trasformazioni che avvengono sulla Luna o su altri pianeti? ». Il vantaggio è, probabilmente, quello che l'uomo ha sempre tratto dalle grandi conquiste della scienza: di arrivare, attraverso il contatto più profondo con le cose e col mondo esterno, a una migliore e più intima conoscenza di se stesso.

Guido Gerosa

Le perfette immagini a colori di un uomo che "galleggia" nel cielo



Tre immagini eccezionali della passeggiata nello spazio di Edward White, riprese con un apparecchio fotografico formato 6 per 6 dall'astronauta James MacDivitt, il pilota della capsula. A quell'altezza, poiché non esiste atmosfera, ogni particolare risulta straordinariamente nitido, ed ogni luce è « ferma » e non vibrante. Ed White (in alto a sinistra) è uscito dalla Gemini e sta svolgendo la corda. Poi (qui accanto, a sinistra) cerca di allontanarsi sempre di più dalla navicella, con movimenti lenti e « fluidi ». Il suo viso non è visibile: sulla visiera, infatti, si riflette il nero del cielo. Alle spalle dell'astronauta si scorge l'oceano, velato da grandi banchi di nubi. A destra: White usa la « pistola direzionale » e comincia a spostarsi nel vuoto. Il giovane « secondo pilota » della missione Gemini 4 ha perduto, nel corso della missione orbitale, 3 chili e 628 grammi.





SOMMARIO

- 10 **SCANDALI: OCCORRONO LEGGI ADEGUATE**
di Ricciardetto
- 17 **VENT'ANNI PER UNA PENSIONE**
di Domenico Bartoli
- 24 **LO SPLENDORE DELL'INFINITO**
- 26 **COSA ACCADRA UN GIORNO DEL 1969**
di Guido Gerosa
- 32 **UN CAMPANELLO FA PAURA A JOHNSON**
di Raymond Cartier
- 38 **IL CUORE ARTIFICIALE** di Giacomo Maugeri
- 44 **STORIA DI QUATTRO PUGNI** di Franco Bertarelli
- 53 **I GRANDI ANIMALI (1)**
IL LEONE di Vittorio G. Rossi
- 72 **E NATA LA CARTIERA DI « EPOCA »**
- 78 **IL TAMPONAMENTO: UN INCIDENTE DA NON SOTTOVALUTARE**
- 80 **TUTTA SUA MADRE**
- 82 **IL GRANDE MIRACOLO: CAMMINANO!**
- 84 **HO TROVATO UN TESORO IN UNA CABINA DELL'« ANDREA DORIA » IN FONDO AL MARE**
di Dennis Lenihan
- 88 **IL FRATE E IL DIAVOLO**
- 90 **L'UOMO DAL FLAUTO D'ORO** di Grazia Livi
- 94 **I FANTINI SONO BAMBINI** di Giuseppe Grazzini
- 103 **CINQUE FRATELLINI ALLE PRESE CON I PIRATI BUONI** di Filippo Sacchi
- 104 **LA POESIA DI GIUDICI: UNO SPECCHIO PER L'UOMO MODERNO** di Luigi Baldacci
- 108 **UNA CANTANTE BULGARA PRIMA A BUSSETO FRA LE « VOCI VERDIANE »**
di Giulio Confalonieri
- 110 **I CRISTALLI DI SOMARE RACCHIUDONO MISTERIOSI FIORI** di Raffaele Carrieri
- 112 **IL « CABARET » ITALIANO È ANCORA UN FATTO PROVINCIALE** di Roberto De Monticelli



Iniziamo con questo numero la pubblicazione di un eccezionale documentario a colori dedicato ai grandi animali. Vittorio G. Rossi, che in molti anni di viaggi ha potuto osservarne e studiarne da vicino la vita in libertà e le abitudini, traccia per ognuno di essi un vivacissimo « ritratto ». La prima puntata ha per protagonista il leone. (Foto Mario De Biasi.)

N. 769 - Vol. LIX - Milano - 20 Giugno 1965 - © 1965 Epoca - Arnoldo Mondadori Editore

Redazione, Amministrazione, Pubblicità: Milano, via Bianca di Savoia 20 - Tel. 850.614, 851.141, 851.271 (8 linee e ricerca automatica linea libera) - Ufficio Abbonamenti: tel. 5.392.241 - Indirizzo telegrafico EPOCA - Milano. Redazione romana: Roma, via Sicilia, 136/138 - Tel. 464.221, 481.585, 471.147, 479.257, 487.951 - Indirizzo telegrafico: Mondadori-Roma. Abbonamenti: Italia: Ann. L. 7.700 - Sem. L. 3.800. Estero: Ann. L. 12.300 - Sem. L. 6.050. Per il cambio d'indirizzo inviare L. 60 in francobolli e la fascetta col vecchio indirizzo. Numeri arretrati L. 200. 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 »: Bari, v. Abate Gimma 71, tel. 23.76.87; Bologna, v. D'Azeglio 14, tel. 23.83.69; Bologna, p.za Calderini 6, tel. 23.62.56; Catania, v. Etna 271, tel. 27.18.39; Cosenza, Corso Mazzini 156/e, tel. 2.45.41; Firenze (Prato), p.za S. Francesco 26, tel. 2.33.54; Genova, v. Carducci 5r, tel. 5.57.62; Gorizia, c.so Verdi 102/b (galleria), tel. 8.70.07; La Spezia, v. Biassa 55, tel. 2.81.50; Lecce, v. Monte S. Michele 14, tel. 20.07; Lucca, v. Vittorio Veneto 48, tel. 4.21.09; Milano, Corso Vittorio Emanuele 34, tel. 70.53.33; Milano, v. Vitruvio 2, tel. 27.00.61; Milano, v.le Beatrice d'Este 11/a, tel. 83.48.27; Milano, c.so di Porta Vittoria 51, tel. 79.51.35; Milano (Pioltello), v. Roma 42; Napoli, v. Gauntale Nuovi 9, tel. 32.01.16; Napoli (Capri), v. Camerelle 3, tel. 77.83.58; Padova, v. Emanuele Filiberto 6, tel. 3.83.56; Pescara, Corso Umberto I 14, tel. 2.62.49; Piacenza, c.so Vittorio Emanuele 147, tel. 3.19.12; Pisa, v.le Antonio Gramsci 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; Roma, p.za Gondar 10, tel. 831.48.30; Torino, v. Monte di Pietà 21/f, tel. 51.93.22; Torino, via Roma 53, tel. 51.12.14; Trieste, v. G. Gallina 1, tel. 3.76.88; Udine, v. Vittorio Veneto 32/c, tel. 5.69.87; Venezia, Calle Stagneri - San Marco 5207, tel. 2.40.30; Venezia, S. Giovanni Crisostomo 5796, Cannaregio, tel. 2.51.02; Venezia (Mestre), v. Carducci 68, tel. 5.06.96; Viareggio (Galleria del Libro), viale Margherita 33, tel. 4.27.34; Vicenza, c.so Palladio 117 - (Gall. Porti), tel. 2.67.08. Estero: Tripoli (Libia) (Libr. R. Ruben) - Giaddat Istiklal 113, tel. 34.439. Pubblicità: inserzioni in bianco e nero Lire 720 per millimetro/colonna.

ARNOLDO MONDADORI EDITORE



*sì, lui può farsi
la barba anche
due volte al giorno
grazie a*

AQUAVELVA "ice blue"

DOPOBARBA



williams

Per non soffrire dopo la rasatura c'è AQUA VELVA ICE BLUE, il dopobarba più venduto nel mondo. AQUA VELVA ICE BLUE spegne l'irritazione, rinfresca, tonifica, fa "sentire in forma". Poi, se la sera ci si deve radere ancora, non c'è problema. E quel profumo discreto, quell'aroma piace anche a lei che vi è vicina, il profumo di AQUA VELVA ICE BLUE.

AQUA VELVA ICE BLUE IL DOPOBARBA CHE FA PIACERE