

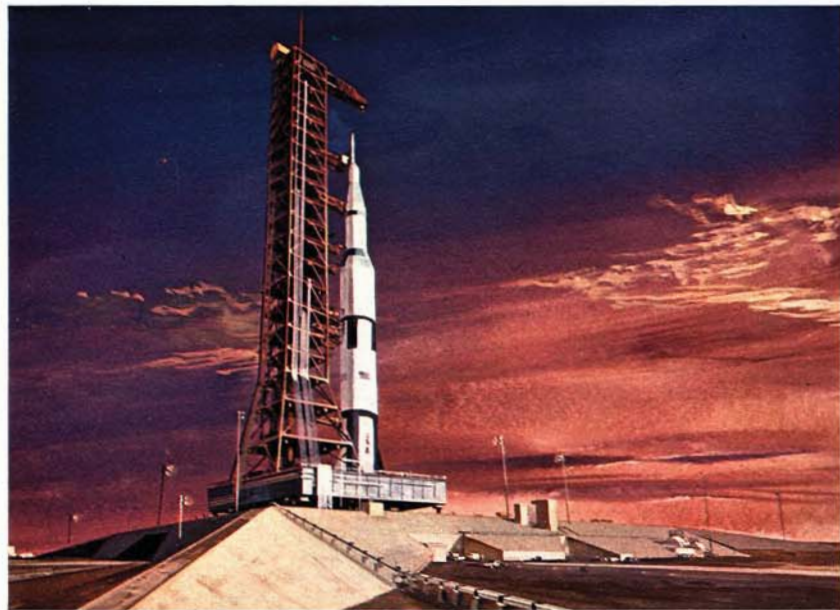
Apollo, via!



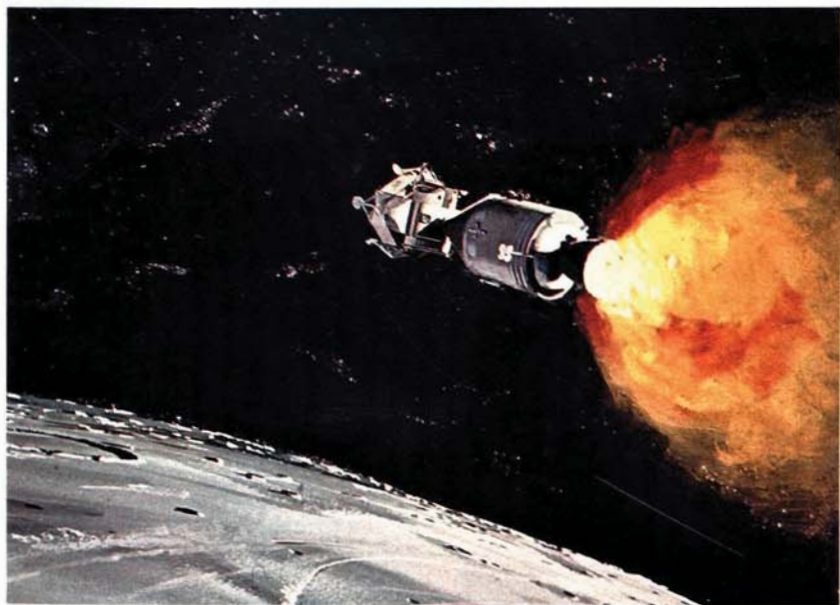
L'astronauta americano Donn Eisele si dirige verso un simulatore delle «condizioni cosmiche», durante un'esercitazione preparatoria al prossimo volo della capsula Apollo 7. La tuta spaziale è di nuovo modello, realizzata con inediti materiali incombustibili. Eisele, nato nel 1930, sposato e padre di tre bambini, è capitano pilota. A destra, i disegni rappresentano le fasi principali della missione lunare, prevista per la fine del 1969.

Tra poche settimane (l'11 ottobre se non vi saranno rinvii) ricominceranno i voli umani nello spazio, con uno spettacolare test della capsula americana *Apollo*, che segnerà una fase importante per la conquista e l'esplorazione diretta della Luna. Sembra così terminata quella fase di raccoglimento tecnico, di pausa operosa, che è seguita alla tragedia del 27 gennaio 1967, quando Grissom, White e Chaffee morirono bruciati provando, a terra, la stessa capsula che tra poco verrà spedita in orbita con a bordo Walter Schirra (comandante), Walter Cunningham e Donn Eisele. I tre astronauti rimarranno nello spazio per un periodo massimo di 10 giorni e 8 ore: il loro compito è quello di provare il funzionamento della capsula-madre, cioè della parte principale del congegno che porterà gli americani sul suolo del nostro satellite naturale.

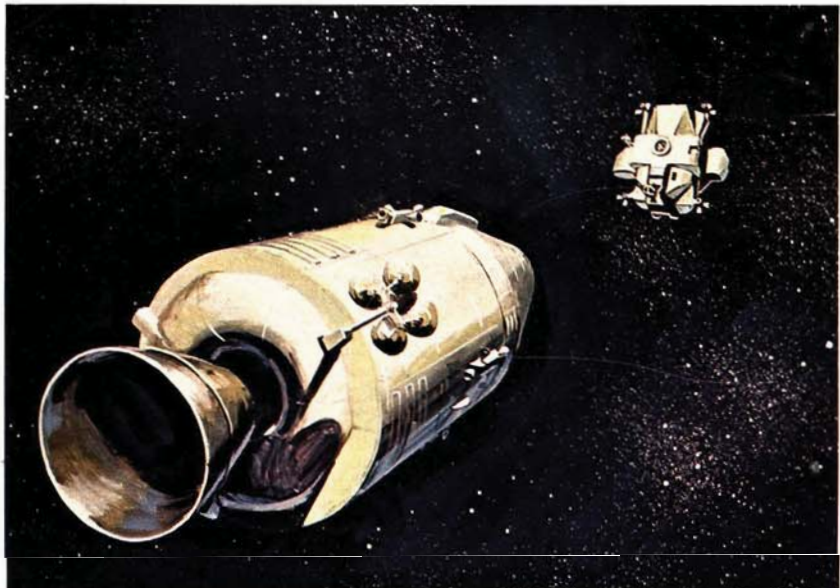
Si tratta dunque di una tappa, di una prova: ma essa è importantissima per ragioni tecniche e anche per molti motivi umani. Dopo la tragedia di Grissom e dei suoi compagni, dopo la tremenda morte solitaria del sovietico Komarov, l'incantesimo del volo spaziale senza vittime si è rotto: e ognuno ha ripreso bruscamente contatto con la realtà dei formidabili rischi che corrono gli audaci che stanno aprendo all'uomo la via del volo cosmico. La missione *Apollo* (che sarà contraddistinta dal numero 7) verrà effettuata col missile propulsore *Saturno 1B*, molto più piccolo e meno potente di quel *Saturno 5* che affronterà il viaggio « decisivo ». Questo missile (l'1B) è alto 43 metri ed ha una spinta di quasi 900 mila chili, contro i 118 metri e i 3 milioni e 400 mila chili di spinta del vettore definitivo, quel « 5 » che per ora ha volato senza uomini a bordo e che, nell'ultima prova, non si è comportato molto bene, denunciando pericolose vibrazioni durante il funzionamento del suo secondo stadio: difetti che, per altro, sembra siano stati brillantemente eliminati dai tecnici.



1 Il missile Saturno 5 con la capsula Apollo, pronto per il grande viaggio.

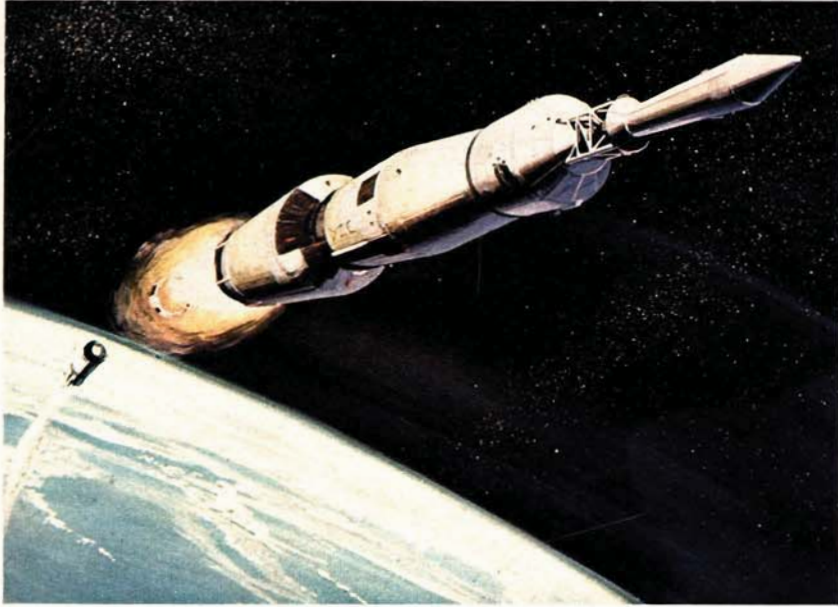


4 L'Apollo, col Modulo lunare, ha raggiunto un'orbita intorno alla Luna.

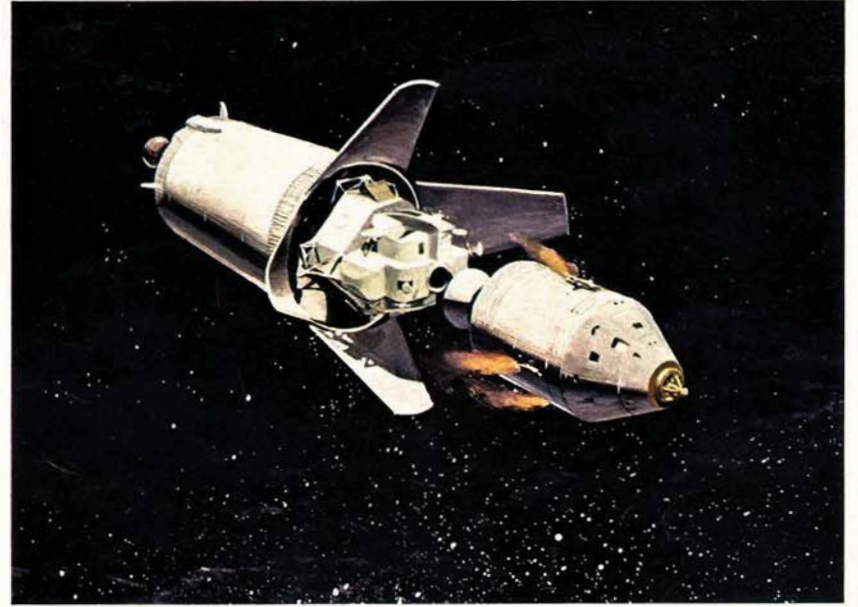


7 Il Modulo, lasciata la Luna, va all'appuntamento con la nave-madre.

*Ecco le tappe fondamentali del grande viaggio
che condurrà l'uomo sulla Luna:
tra poche settimane assisteremo all'inizio dell'impresa*



2 Esaurito il propellente del primo stadio, il missile accelera la corsa.



3 Anche il terzo stadio è esaurito: la nave Apollo si stacca dal vettore.



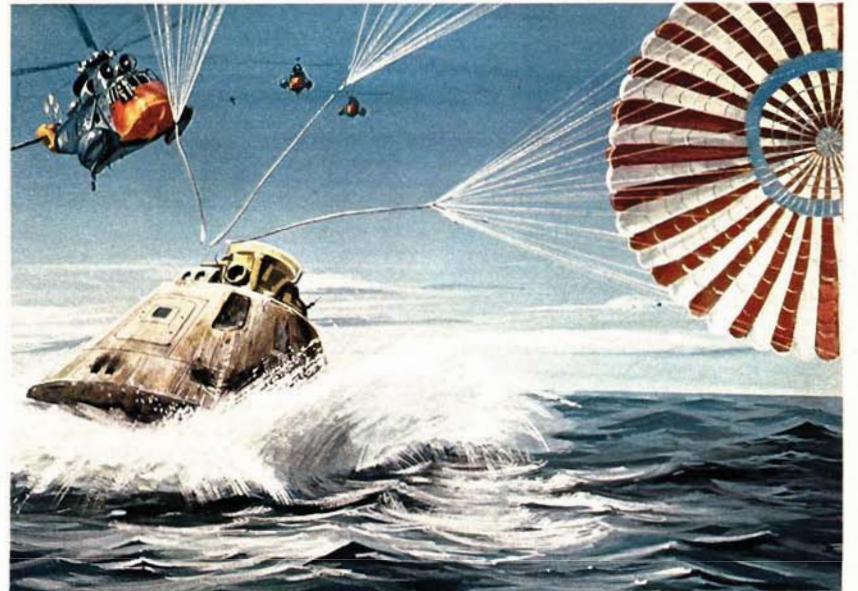
5 Mentre l'Apollo attende nello spazio, il Modulo si posa sul satellite.



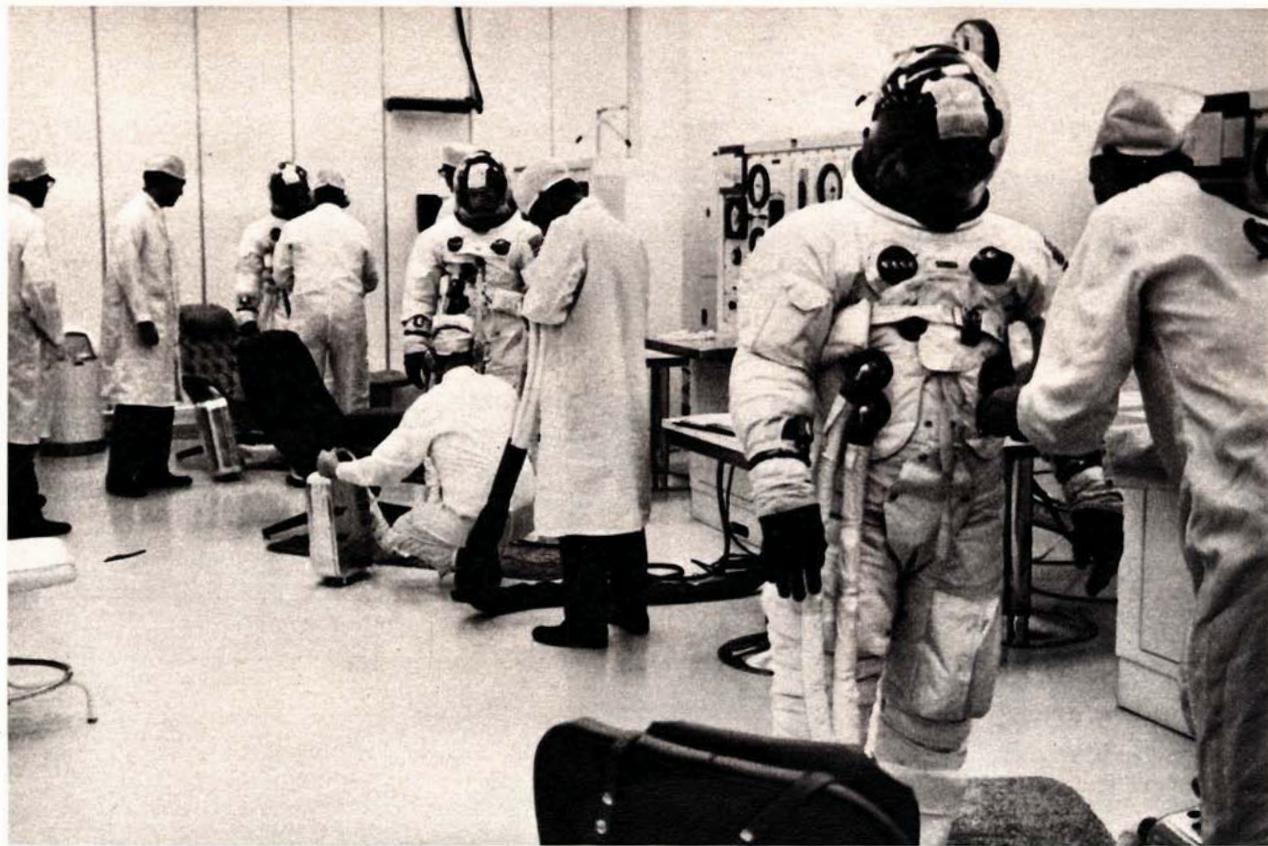
6 Gli astronauti esplorano la Luna protetti da uno scafandro autonomo.



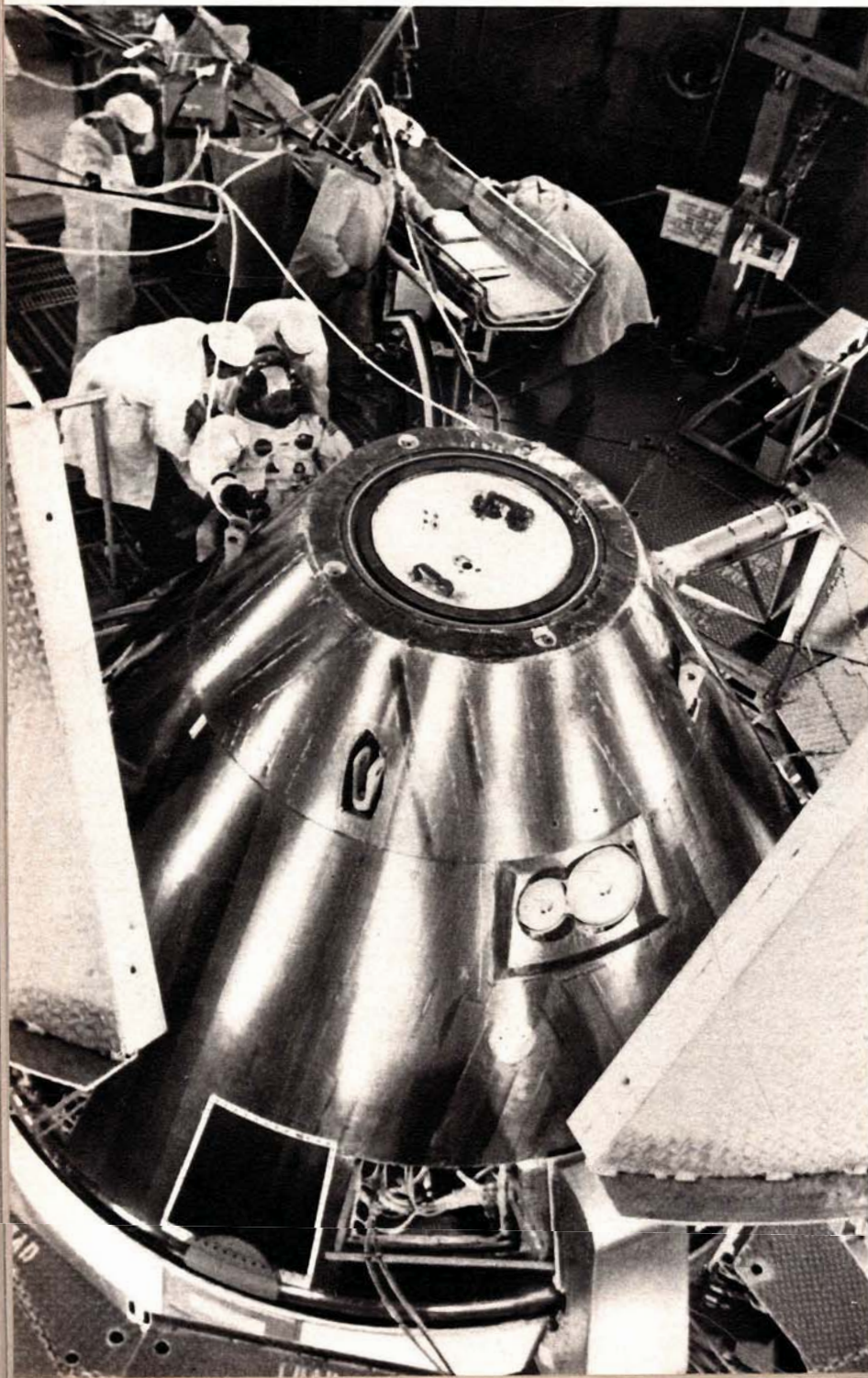
8 L'Apollo, recuperati gli esploratori lunari, affronta il viaggio di ritorno.



9 Sospesa ad un paracadute, la capsula scende lentamente in mare.



Il comandante della missione Apollo 7, Walter Schirra, indossa la tuta. Più indietro, Cunningham ed Eisele.



La tuta speciale contro il fuoco



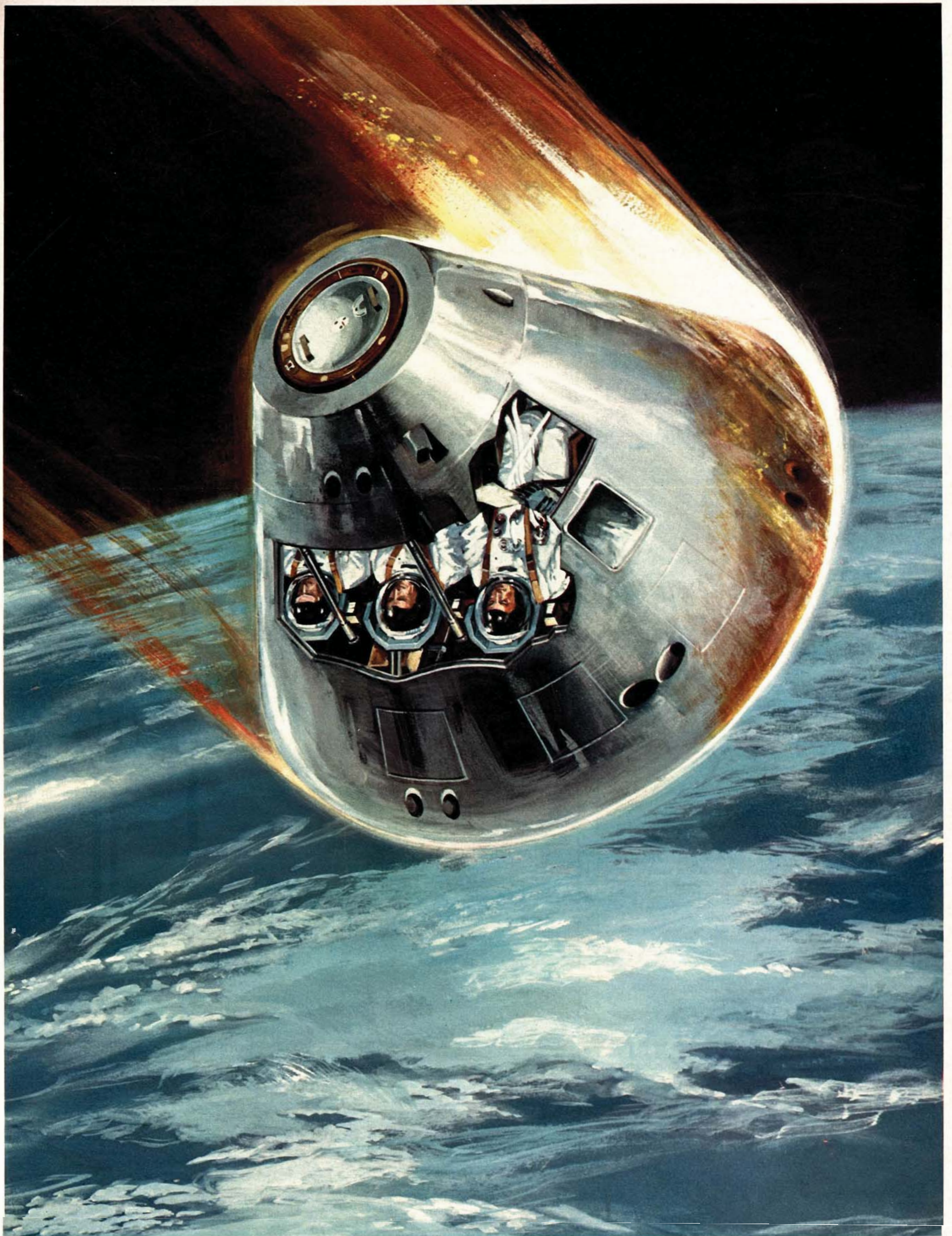
Dall'alto in basso, Eisele e Schirra. Quest'ultimo ha già volato nello spazio, sulla Mercury 7 e sulla Gemini 6: è nato nel 1923, è sposato e ha due figli. Walter Cunningham ha 36 anni, moglie e due bambini, ed è laureato in fisica. A sinistra, la capsula Apollo 7 durante le prove nel simulatore cosmico.

La capsula *Apollo* che Schirra e i suoi compagni porteranno in orbita l'11 ottobre è stata anch'essa profondamente modificata dopo la tragedia del 1967. Anzitutto, il sistema di aerazione, prima a ossigeno puro, è stato sostituito, almeno nella fase iniziale del volo, con l'impiego di una miscela di idrogeno e ossigeno, molto meno infiammabile. Il portello di uscita dalla capsula (che i tre sventurati non riuscirono ad aprire in tempo, nella navicella protagonista della catastrofe) può essere aperto ora dall'interno in meno di due secondi. Tutti i particolari dell'«abitacolo» della capsula sono protetti contro il fuoco, ed è stata eseguita una minuziosa «caccia» ad ogni umanamente prevedibile causa d'incendio. In più, gli astronauti indosseranno nuove tute realizzate con una speciale fibra di vetro che è alla base di un nuovo tessuto chiamato «beta», assolutamente incombustibile. Con lo stesso materiale è confezionata perfino la biancheria intima che l'equipaggio indosserà sotto gli scafandri spaziali.

Al termine della loro missione, che, ripetiamo, altro non è che un collaudo di tutte queste novità, la capsula *Apollo* dovrebbe assumere la stessa velocità d'impatto con gli strati densi dell'atmosfera terrestre che avrà quando «tornerà» dalla Luna, e che è di circa 40.300 chilometri l'ora. In una precedente esperienza (ma senza uomini a bordo) questa altissima velocità, che genera altrettanto alte temperature, non fu potuta raggiungere a causa di un inconveniente tecnico, anch'esso però individuato e «corretto». Inoltre, Schirra e il suo equipaggio tenteranno di stabilire il record di permanenza nello spazio per veicoli con tre persone a bordo. Come si ricorderà, il primo equipaggio «a tre» fu sovietico: lo componevano, nell'ottobre di quattro anni orsono, Komarov, Feosticov ed Egorov, questi ultimi rispettivamente medico e fisico, cioè non «piloti astronauti».

Oltre la prossima tappa, il programma *Apollo* prevede: un volo con equipaggio umano del Saturno 5; una prova generale della capsula completa del *Modulo lunare* (cioè della parte di essa destinata a scendere sul nostro satellite); un'esercitazione completa e definitiva, ma sempre in orbita terrestre, anche se eseguita all'altezza di circa 6-7 mila chilometri; un primo viaggio verso la Luna senza l'impegno preciso di atterraggio; un secondo volo per sbarcare sulla crosta selenica due dei tre componenti l'equipaggio. La data di quest'ultima storica impresa è fissata, salvo inconvenienti, per la fine del 1969: siamo dunque molto vicini alla grande avventura.

Il primo viaggio dell'uomo su un altro corpo celeste, se come sembra saranno gli americani a effettuarlo per primi, si svolgerà secondo le modalità che sono schematizzate nei disegni pubblicati in queste pagine. Il



Nel disegno, la fase finale dell'impresa lunare: l'Apollo rientra a velocità fantastica negli strati densi dell'atmosfera, circondata da un mare di fiamme.

LE FIABESCHE NOZZE DI GUBBIO ATTRAVERSO L'EUROPA



I personaggi del giornalista e del fotoreporter hanno perso in questi ultimi anni, grazie alla penna di scrittori come Moravia, Passeri, o all'obiettivo di registi come Fellini, Antonioni, Bontempi che li hanno eletti a protagonisti delle loro storie, l'alone di affascinante mistero in cui li avvolgeva la loro professione; ed entrambi, giornalisti e fotografi, sono diventati familiari al grande pubblico. Eppure ognuno di noi, o quasi, potrebbe ancora trarre, dal bagaglio delle esperienze personali, materia per altre innumerevoli storie. Io voglio raccontare brevemente la storia di due rollini, l'ultima che mi è capitata.

« Spedito » d'urgenza a Praga per seguire da vicino lo svolgimento degli incontri di Cierna e Bratislava, avevo ficcato in una valigetta il solito maglione e il solito abito scuro da cerimonia, ferri del mestiere per un fotografo, ed ero partito per la Cecoslovacchia. All'indomani dell'invasione mi detti da fare per tornare rapidamente in Italia col bruciante e commovente materiale raccolto. Telefonai da Trieste alla mia agenzia e mi venne dato l'incarico di seguire a Venezia la turbolenta Mostra « chiariniana ». E fu lì che, indossato l'abito scuro, misi una mano in tasca e avvertii la presenza di due rollini. Li guardai e vi lessi « nozze Gubbio ».

« Per la miseria — borbottai — mi sono bruciato un bel servizio ». Ma poi, ripensando ai nomi degli sposi, mi convinsi che niente ancora era perduto, e tornato a Roma sviluppai e stampai di corsa i rollini, rendendomi conto che avevo ragione a non disperare.

Alla fine di luglio, quando i fatti di cronaca scarseggiavano e i fotografi boccheggiavano per le vie assolate della capitale non altro trovando che le solite belle turiste d'oltre Alpe, ecco presentarsi, come il cacio sui maccheroni, il matrimonio della contessina Monica Bosca di Roveto col principe don Ascanio Sforza Cesarini. La cerimonia si sarebbe svolta a Gubbio e per Gubbio partii armato di macchina fotografica e di abito scuro.

Arrivato nelle vicinanze dell'incantevole cittadina medioevale, mi fermai stupito: eravamo nel 1968, l'era dei razzi interplanetari, o il tempo, per magia, si era fermato a secoli addietro? Per chilometri e chilometri incontravo contadini in calzoncini blu e camicia bianca, le contadine si pavoneggiavano, eterno femminino!, in gonne rosa, camicette e fazzolettoni bianco-rosso-blu. Stendardi con gli stessi colori, ed altri azzurri e gialli (seppi poi che erano i colori rispettivamente delle due casate Bosca di Roveto e Cesarini-Sforza), e festosi striscioni con scritte augurali inneggianti agli sposi, alle famiglie, agli ospiti gettavano vivaci macchie di colore contro il cielo dolce e mistico dell'Umbria. Scattai le prime foto ma l'arietta fresca e particolarmente gradita dopo la pesante calura romana aveva risvegliato il mio stomaco. Fermatomi in una trattoria ebbi la sorpresa, piacevole lo confesso, al momento della richiesta del conto dopo un pranzetto luculliano, di sentirmi dire: « Lei è ospite del conte Mario Bosca di Roveto ». Accennai a un equivoco e al fatto che « io non avevo il piacere di conoscere il signor conte », ma la risposta fu cortesemente perentoria: « chiunque capiti in una qualsiasi trattoria nel raggio di molti chilometri intorno a Gubbio, da oggi per cinque giorni, è ospite gradito del conte ». Mi suonò, la frase, come un bando del 1300. E mi resi conto che il Conte Mario Bosca di Roveto aveva fatto le cose in grande. Sempre più me ne convinsi man mano che andavo avanti. Il corteo si snodò nel pomeriggio lungo la via da Gubbio al Castello della Baccareca, costretto di tanto in tanto a fermarsi per permettere a gruppi di contadini di farsi avanti. Monica, stupenda in un abito di cady con velo-strascico di 15 metri tessuto di migliaia di perline e margherite, avanzava sorridente al braccio dell'orgogliosissimo padre. Seguiva la scorta d'onore tra cui due cugini della sposa, Enrico Pasquini (dei Pasquini che danno lustro al polo italiano) e Giorgio Barattolo, Giorgio Sanfelice, Giulio Poggi, Riccardo Grazioli e Maurizio Nasalli Rocca. Il rito nuziale venne celebrato nella cappella del castello dall'Abate di Piedigrotta, Mons. Mario Marchi. All'uscita dal castello, tra squilli festosi di trombe e clarini, gli sposi passarono tra balestrieri di Gubbio irrigiditi nel presentat'arm, e il corteo (sotto la sapiente regia del cognato della sposa), si diresse al vicino castello Torre de' Calzolari dove era stato approntato un favoloso banquete.

Alle prime luci dell'alba Carlo Giovanelli chiudeva la festa con uno show esilarante in cui metteva garbatamente alla gogna alcuni aspetti delle deviazioni e delle contestazioni imperanti oggi. Come in ogni festa dal sapore hollywoodiano non è mancato neppure il brivido: tra i bagliori delle fiacole si scorgeva sull'alto di una torre un bagliore più forte: le bandiere che sveltavano al cielo, erano in preda alle fiamme. E qui si rivelava ancora una volta la tempestività e l'intelligenza organizzativa del conte Mario Bosca di Roveto (le Ferrovie Sarde e quelle Pugliesi possono dormire sonni tranquilli con un simile presidente) che, improvvisatosi comandante dei vigili del fuoco dava la scalata alla torre, sia pure per via interna, disponendo che i lunghi tubi d'annaffiamento della tenuta circostante il Castello venissero collegati con la providenziale piscina, costruita in soli sette giorni per il piacevole ristoro degli ospiti nuziali, riuscendo così a spegnere le fiamme e salvare i vessilli di famiglia.

Ma i rollini hanno dovuto percorrere migliaia di chilometri, attraversare la cortina di ferro, assistere a tragedie e farse, prima di vedere la luce, a distanza di oltre un mese dall'avvenimento che avevano eternato.

SERGIO GENEROSI

APOLLO, VIA!

(continuazione)

colossale Saturno 5 collocherà in orbita un carico di circa 40 tonnellate, composto dalla capsula Apollo e dal Modulo lunare. In seguito a una spinta successiva, capsula e Modulo, abbandonata l'orbita terrestre, si dirigeranno verso la Luna. Dopo che sarà stata raggiunta un'orbita lunare, due dei tre astronauti passeranno per uno stretto cunicolo di collegamento dall'Apollo al Modulo, si distaccheranno dalla nave-madre e discenderanno sul nostro satellite. Terminata la ricognizione (sono previste poche ore di sosta: lo sforzo tecnico ed emozionale sarà infatti gigantesco), i due esploratori ripartiranno dalla Luna con una parte del loro Modulo, dotata di motori indipendenti, e raggiungeranno la capsula Apollo che, sotto la guida del comandante della spedizione, sarà rimasta ad aspettarli in orbita circumlunare. La manovra di collegamento non consente errori, perché il Modulo ha, per usare un'espressione « terrestre », la benzina contata. Avvenuto il congiungimento, l'Apollo con i tre astronauti a bordo riprenderà la « rotta » verso la Terra. Il Modulo, ormai inutile, sarà abbandonato.

L'Apollo, naturalmente, avrà motori e propellente per « strapparsi » dall'orbita lunare e dirigere verso il nostro pianeta: ma tutto è calcolato al limite, con pochissime « riserve », perché la sia pur terrificante potenza del Saturno 5 non consente di portare peso superfluo nel corso del lungo viaggio. Quando la capsula sarà vicina alla Terra, s'inserrerà in un'orbita circolare, di « parcheggio », si libererà delle apparecchiature ormai inutili (motori e serbatoi esauriti) e comincerà la discesa a velocità vertiginosa. Dopo aver frenato a motore (con i getti di bordo o retrorazzi) e mantenendosi ben orientato con piccoli correttori d'assetto pure a reazione, l'Apollo volgerà all'aria non più tanto rarefatta la sua parte più larga, la base del cono, e subirà il tremendo impatto. Gli astronauti non avvertiranno altro che una progressiva e terrificante decelerazione: ma gli strati superficiali dello scudo termico rivolto verso la Terra vaporizzeranno per il calore consumandosi. Poi si apriranno i paracadute, poi il tuffo in mare, la fine di un incubo, il trionfo: e il nome nella storia.



L'ELEGANZA
DI UNA 'LINEA ITALIANA'
IL PRESTIGIO E LA FIDUCIA
DI UN NOME

roller

Si... proprio Roller, ed è sempre il momento per scegliere un roller: una gamma completa di magnifici caravans, confortevoli, sicuri, eleganti, esteticamente e tecnicamente perfetti, costruiti in grande serie dalla maggiore industria roulotte italiana ed esportati in tutta Europa.

Potete veramente aver fiducia in un roller: materiali sperimentati (come solo una grande produzione consente), sicurezza di frenata, robustezza, leggerezza, cura dei particolari, sono il risultato di una lunga esperienza e di una modernissima tecnica costruttiva. Anche la vostra macchina sarà lieta di trainare un roller!

D'autunno presso le filiali e i maggiori commissionari, le mostre Roller (e le facilitazioni offerte dai premi autunnali) sono ormai una gradita consuetudine: potrete scegliere direttamente il roller che fa per voi. Richiedete i cataloghi Roller e la rivista a colori Roulotte-Caravan, la prima rivista italiana di caravanning.

ROLLER

CALENZANO FIRENZE

Inviatemi gratis e senza impegno i cataloghi a colori e la rivista « Roulotte-Caravan » in abbonamento omaggio.

nome

indirizzo

SOMMARIO

- 12 **DICIOTTOMILA ESAMI IN TRE GIORNI**
di Ricciardetto
- 29 **LA RIVOLUZIONE DEI FIGLI DI PAPA**
di Domenico Bartoli
- 32 **UNA CITTA RUSSA CHE SI CHIAMA IL CAIRO**
- 38 **RAPPORTO « R »** di Pietro Zullino
- 42 **HO COMPRATO UNA TOMBA (1)**
di Giuseppe Grazzini
- 50 **I FILM DELLA SETTIMANA**
di Domenico Meccoli
- 54 **LA STRAGE, UNICA LEGGE**
di Brunello Vandano
- 66 **COSTRETTI A DICHIARARSI CRIMINALI E SPIE**
-
- 69 **VENEZIA IN ROVINA**
di Gianfranco Fagioli
-
- 91 **LA NOSTRA SALUTE** di Ulrico di Aichelburg
- 92 **LO RICONOSCETE? È LINDBERGH, OGGI**
- 94 **L'ALBUM DEI FRANCOBOLLI** di Lina Palermo
- 98 **APOLLO, VIA!**
- 106 **CARO PAPA, MANDACI LA PACE!**
- 110 **DIALOGO COL « POVERETTO »** dell'Indiscreto
- 112 **SUL TAMIGI A VELE SPIEGATE**
- 114 **LA GIAGUARA** di Carla Stampa
- 118 **IL FORESTIERO (4)**
romanzo di Georges Simenon
- 127 **LUCIO FONTANA: UNA STELLA A FORMA DI CUORE**
di Raffaele Carrieri
- 130 **MISTERI DELLA CENSURA: « GALILEO » VIETATO AI MINORI DI 18 ANNI** di Filippo Sacchi
- 132 **UN SALTO MORTALE E UNA LEZIONE DI GRANDE PRUDENZA** di Luigi Baldacci
- 134 **« LIOLA » DI MODUGNO CANTA TROPPO E RAGIONA POCO** di Roberto De Monticelli
- 150 **SULLA CRESTA DELL'ONDA**



Una parziale veduta di Venezia con il celebre campanile di San Marco e la facciata di Palazzo Ducale. E quasi un'immagine simbolica della « Serenissima », di questa magica città costruita sul mare che a poco a poco viene distrutta e inghiottita dai flutti. Al centro di questo numero, sedici pagine a colori documentano la lenta agonia di Venezia. (Foto Lotti)

N. 939 - Vol. LXXII - Milano - 22 settembre 1968 - © 1968 Epoca - Arnoldo Mondadori Editore

Redazione, Amministrazione, Pubblicità: via Bianca di Savoia 20, 20122 Milano - Tel. 8384 - Ufficio Abbonamenti: tel. 74.95.51/73.08.51 - Indirizzo telegrafico EPOCA - Milano. Redazione romana: via Sicilia, 136/138, 00187 Roma - Tel. 46.42.21/47.11.47 - Indirizzo telegrafico: Mondadori-Roma. Abbonamenti: Italia: Ann. L. 7.500+300 per spese relative al dono - Sem. 3.800. Estero: Ann. L. 12.700+500 per spese relative al dono - Sem. L. 6.400. Inviare a: Arnoldo Mondadori Editore, Via Bianca di Savoia 20, 20122 Milano (c/c postale n. 3-34552). Per il cambio di indirizzo inviare L. 60 in francobolli e la fascetta con il vecchio indirizzo. Numeri arretrati L. 200 (c/c postale n. 3-34553). Gli abbonamenti si ricevono anche presso i nostri Agenti e nei « Negozi Mondadori »: Bari, v. Abate Gimma 71, tel. 23.76.87; Bologna, v. D'Azeglio 14, tel. 23.83.69; Bologna, piazza Calderini 6, tel. 23.62.56; Capri (Napoli), v. Camerelle 16/a, tel. 77.72.81; Caserta, v. Roma - Pal. Unione Industriali, tel. 91791; Catania, v. Etna 368/370, tel. 27.18.39; Cosenza, c.so Mazzini 156/c, tel. 2.45.41; Ferrara, v. Della Luna 30, tel. 3.43.15; Genova, v. Carducci 5/r, tel. 5.39.18; Genova, v. XX Settembre 206/r, 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. 2.68.48; Lucca, v. Vittorio Veneto 48, tel. 4.21.09; Mestre (Venezia), v. Carducci 68, tel. 5.06.96; Milano, c.so Vittorio Emanuele 34, tel. 70.58.33; 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; Modena, v. Università 19, tel. 30.248; Napoli, v. Guantani Nuovi 9, tel. 32.01.16; Padova, v. Emanuele Filiberto 6, tel. 3.83.56; Parma, v. Mazzini 50 - Galleria, tel. 29.021; Pescara, c.so Umberto I 14, tel. 2.62.49; 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 (C.I.M.), piazzale della Radio 72, tel. 55.06.07; Roma, piazza Gondar 10, tel. 831.48.80; Torino, v. 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, S. Giovanni Crisostomo 5796, Cannaregio, tel. 2.51.02; Venezia, Calle della Mandola - S. Marco 3717/D, tel. 2.40.30; Vicenza, c.so Palladio 117 (Gall. Porti), tel. 2.67.08. Estero: Tripoli (Libia) (Libr. R. Ruben), Giadad Istiklal 113, tel. 3.44.39. Pubblicità: inserzioni in bianco e nero Lire 800 per millimetro/colonna. Svizzera, prezzo speciale di abbonamento: annuo (con dono) Frsv. 70, semestrale Frsv. 35.

ARNOLDO MONDADORI EDITORE

IN
“QUANDO L'ALBA SI TINGE DI ROSSO”
 TUTTO IL FASCINO DEL WEST

L'immensa prateria del Kansas, la luce della sua natura selvaggia, le prime linee ferrate che vengono dal Missouri, la recinzione dei grandi ranch, questi alcuni degli elementi spettacolari di « QUANDO L'ALBA SI TINGE DI ROSSO » di James Goldstone in cui il western riacquista tutto il suo insostituibile fascino. Si tratta, questa volta, di un fascino antico e moderno in quanto il protagonista Gannon, un cowboy impersonato da Anthony Franciosa, ha la grinta spietata, la spavalderia irresistibile degli ultimi « eroi » della violenza.



Una leggenda, insomma, che continua e che ha nella bellissima Judi West l'incarnazione ideale di quell'elemento « sexy » che è la più recente variante al genere. Il film è realizzato dalla Universal.

“I CONTRABANDIERI DEL CIELO”
 CONTINUA LA CARRIERA AMERICANA
 DI CLAUDIA CARDINALE

Si può dire che Claudia Cardinale sia la « stella » italiana di questi ultimi anni che più di ogni altra si è affermata nel cinema americano come « vedette » mondiale. Il più recente film della nostra attrice « I CONTRABANDIERI DEL CIELO » di Stanley Chase, in cui ella, con Rod Taylor come « partner », è al centro di un'avventurosa storia moderna, nel ruolo della figlia di un aristocratico europeo, che si innamora di un ufficiale pilota americano restando poi coinvolta nei traffici non sempre leciti di quest'ultimo. Per Claudia Cardinale questo lavoro rappresenta la sua definitiva affermazione come



« diva » di rango in quanto mai l'abbiamo vista così bella e sicura dei suoi mezzi artistici. Con Rod Taylor forma una coppia che piacerà soprattutto alle spettatrici romantiche anche se in un film come « I CONTRABANDIERI DEL CIELO » i lati romantici sono annullati, in modo molto emozionante dagli « sporchi » interessi che spesso, avventurosamente, si celano sugli aerei e negli aeroporti.

L'EROTISMO INTELLIGENTE DE
“GLI UCCELLI VANNO A MORIRE IN PERÙ”
 SEGNA UNA DATA

Il film narra la vicenda di una giovane e bella donna ossessionata e schiava dei propri istinti sessuali, la cui condizione quasi distrugge se stessa e tutti coloro che la incontrano. In un piccolo villaggio dell'Andalusia, e su una spiaggia vicina dove « Gli uccelli vanno a morire » gettandosi sulle sabbie calde, Gary è riuscito a creare un film di un erotismo sottile e intelligente che segna una data nella storia del cinema, grazie all'interpretazione sensuale e stupenda della protagonista, la bellissima Jean Seberg, sua moglie.



« L'erotismo è presente nell'arte » — dice Romain Gary — « da più di tremila anni, ma solo oggi sta acquistando una forma nuova ». Ed è appunto questa forma nuova che scopriremo ne « GLI UCCELLI VANNO A MORIRE IN PERÙ ». MARSAN