

In anticipo il "reportage"  
dello sbarco sul nostro satellite

# HO PILOTATO L'AUTOBUS DELLA LUNA

di Jean-Paul Ollivier

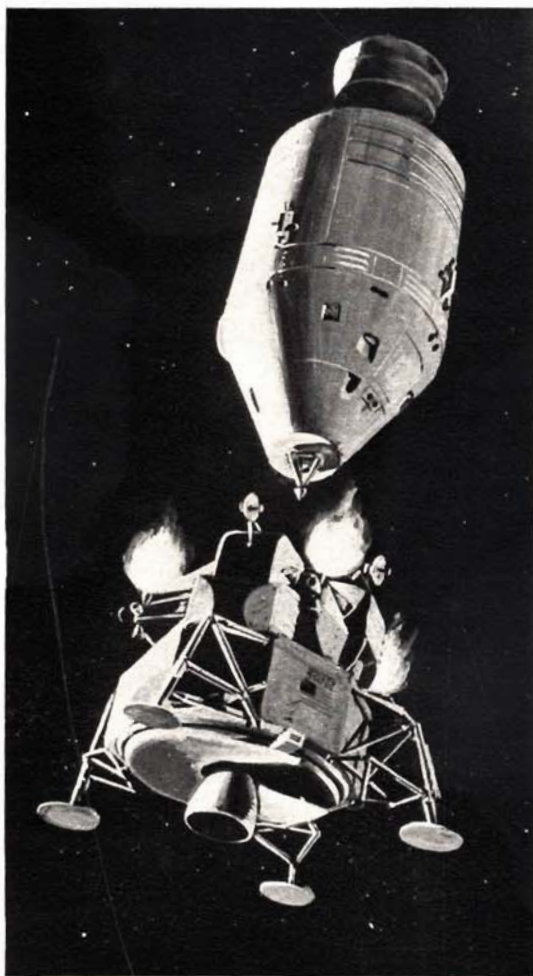
Per la prima volta un giornalista è stato autorizzato a manovrare un veicolo perfettamente identico a quello col quale gli americani tenteranno presto la grande impresa. Questa è la cronaca dettagliata del suo fantastico volo "immobile" a bordo della macchina più incredibile che sia mai uscita dalle mani dell'uomo.

New York, febbraio

**M**i trovo davanti all'oblò di sinistra, un triangolo con la punta rivolta verso il basso, perfettamente simmetrico rispetto a quello del mio vicino, che è il pilota. Tutti e due stiamo in piedi dentro l'abitacolo di sette metri cubi, i gomiti appoggiati a piccole mensole che sono state costruite esattamente sulle nostre misure. Sotto i caschi, il microfono della radio ci permette di dialogare col terzo uomo rimasto nella navicella-madre e di parlare anche con la Terra, almeno per tutto il periodo in cui il nostro veicolo non sarà « dietro » la Luna. Dagli oblò vediamo sfilarci davanti una sconfinata distesa di stelle. E poi, all'improvviso, senza il preannuncio di un'aurora, ecco farsi giorno pieno sulla Luna, mentre quella fantastica natura pervasa di morte comincia a mostrarci i suoi colori sbiaditi e i suoi terrificanti crateri.

E così, in piedi davanti ai comandi del veicolo più incredibile che sia mai uscito dalle mani dell'uomo, che ricevo il battesimo del cosmo. La missione che il mio compagno ed io dobbiamo compiere è di atterrare sulla superficie del satellite. Il nostro veicolo è l'*L.M.*, il Modulo lunare, ed io sono il primo giornalista al mondo autorizzato a pilotarlo.

Naturalmente, noi non abbiamo lasciato la Terra, non navighiamo nello spazio: ci troviamo vicino a New York, negli stabilimenti della *Grumman Corporation*, e il nostro Modulo lunare è direttamente collegato col centro di Houston. Però è simile



Questo disegno riproduce il momento in cui il Modulo lunare, che ha a bordo due dei tre astronauti della missione Apollo, comincia la discesa sulla Luna dopo essersi staccato dall'astronave-madre. In questo momento la « quota » del Modulo è di 110 chilometri dal nostro satellite: la parte finale della discesa sarà frenata dalla spinta del motore principale, e poi dalle gambe telescopiche.

in tutto e per tutto a quello col quale i due astronauti americani Neil Armstrong e Edwin Aldrin scenderanno sulla Luna tra pochi mesi, mentre il loro collega Michael Collins rimarrà in orbita attorno al satellite a bordo dell'*Apollo 11*.

I film che ricreano davanti ai nostri occhi le stelle e il paesaggio lunare danno a questo volo immobile l'illusione emozionante di un viaggio vero. Ed io, da dove mi trovo, posso raccontarvelo in anticipo, questo viaggio fantastico, in tutti i suoi dettagli e con una precisione assoluta.

La navicella-madre è entrata in orbita alla settantesima ora, dopo aver frenato la sua corsa per evitare di sfracellarsi sulla Luna. La decelerazione non è stata più violenta di quella di un ascensore in arrivo al piano terra. Quattro ore - il tempo necessario per compiere due orbite - sono state poi impiegate per preparare la grande separazione del Modulo lunare dall'*Apollo*. I due uomini dell'*L.M.*, il comandante e il pilota, hanno indossato il casco e la tuta. Poi il pilota ha aperto i due portelli che dividono la cabina dell'astronave da quella del Modulo, disimpegnando un tunnel quasi cilindrico, nel quale è entrato per primo. Strisciando sul ventre e aiutandosi con le ginocchia e con i gomiti, egli ha superato il buio corridoio lungo circa un metro ed è arrivato dentro l'*L.M.*

Durante tutta la manovra, il pilota è rimasto legato al cordone che, partendo dall'astronave, lo alimenta di ossigeno attraverso una valvola ventrale. Nell'abitacolo, dove, a causa dell'assenza di gravità, non poteva distinguere né l'alto né il basso, né la destra né la sinistra se non dalla configurazione delle apparecchiature di bordo, ha dovuto per prima cosa sistemarsi al suo posto, davanti all'oblò di destra, e per fare ciò si è servito di due maniglie fissate al cruscotto. Quindi ha immobilizzato i piedi appoggiando le soles adesive delle sue scarpe sulla *moquette* adesiva del piancito. E infine, per scongiurare il pericolo di allontanarsi involontariamente dai comandi, ha agganciato al pavimento e alle pareti della



Modello a grandezza naturale del Modulo lunare: è alto circa sette metri e gli astronauti ai piedi della scaletta ne rendono evidenti le proporzioni.

# Al più piccolo errore si rimane per sempre lassù

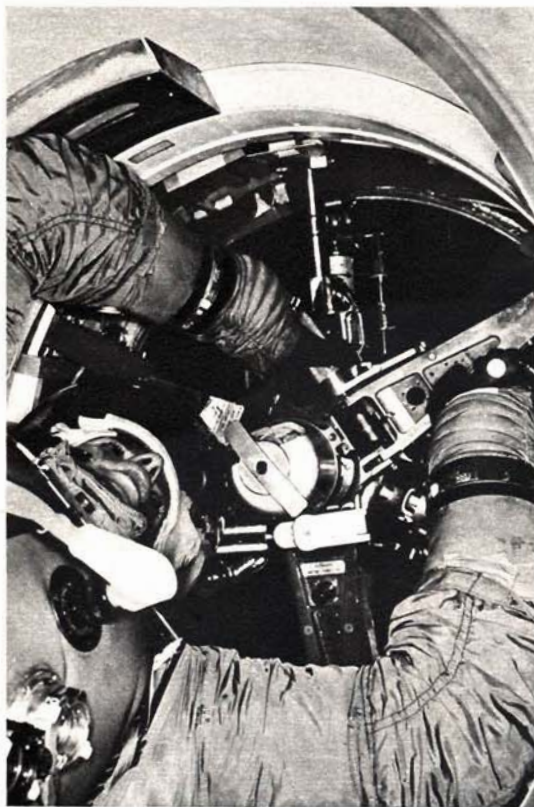
segue dalla pagina 16

cabina i quattro moschettoni che gli pendono dalla cintura. Successivamente ha rimandato nell'*Apollo* il cordone di alimentazione dell'ossigeno e si è collegato all'ossigenatore dell'*L.M.* Quindi è toccato al comandante (di cui io occupo il posto) ripetere esattamente le stesse operazioni.

Una sensazione di torpore regna ora nella cabina dalle pareti grigie. Tutti gli strumenti funzionano al minimo con batterie a basso voltaggio. Dare vita a questa collezione di quadranti, tasti e manette è il lavoro principale del pilota, che con una lieve pressione su una serie di bottoni sistemati sulla sua destra comincia ad illuminare di una luce leggermente violacea e irrealistica gli innumerevoli apparecchi di direzione e di navigazione: contatore alla rovescia, *radar* per l'aggancio, motore di spinta principale, accensione, indicatore del rollio... Due piccoli proiettori rettangolari fissati al soffitto gettano sul cruscotto un debole bagliore, creando nell'ambiente un'illuminazione smorzata per evitare che si formi qualche riflesso sugli oblò.

Fa caldo: 24 gradi. Sebbene l'atmosfera sia umidificata e ossigenata, ci sentiamo disidratati. Uno strato di carta speciale a base di alluminio, il *Milar*, compresso tra le pareti del Modulo, neutralizza le enormi variazioni della temperatura esterna. In mezzo ai due oblò, la grande plancia degli strumenti scende su un piano inclinato dal soffitto fino all'altezza delle nostre mani: globi che indicano l'orizzonte artificiale, contatori verticali per misurare la velocità, la temperatura e l'altezza, quadranti miniaturizzati posati sul *radar frontal contact* (lo strumento che ci guiderà al ritorno dalla Luna), apparecchi radio, eccetera. Proprio davanti a me, due bottoni neri protetti da una « mascherina » di vetro hanno un aspetto particolarmente insolito: uno è rotondo, l'altro quadrato. Sono i bottoni di salvataggio, la nostra estrema ancora di salvezza: se si presentasse una situazione disperata, ci basterà premerli per interrompere la discesa sulla Luna e ricongiungerci all'*Apollo* restato in orbita. Ed ecco, a sinistra, in mezzo ad una tastiera di bottoni di plastica, una leva ricoperta da un pesante involucro di metallo: è il comando di decollo dal satellite, che è stato messo così al riparo da un falso movimento delle nostre dita guantate.

Ma la meraviglia delle meraviglie, il nostro vero compagno di viaggio si trova in mezzo agli oblò, sotto il cruscotto centrale. Si tratta di diciannove tasti neri, diciannove tasti grazie ai quali io posso porre diecimila domande con la certezza di ricevere una risposta precisa ed immediata. Questo terzo passeggero, il San Cristoforo del Modulo lunare, è il calcolatore elettronico *Verb 16-Noun 36*. Domando alla tastiera magica da quanto tempo abbiamo lasciato la Florida. Passano due secondi e su tre linee tracciate in un rettangolo di luce verde appaiono le cifre della risposta: 72 ore, 56 minuti e 45 secondi. Vogliamo cambiare orbita? Un libriccino, la bibbia codificata dello sbarco sulla Luna, contiene i dati per formulare la domanda: basterebbe sfogliarlo. Ma no, è sufficiente premere il bottone RSET perché il *computer* trasmetta direttamente agli strumenti le correzioni necessarie. Esso legge per noi nelle stelle attraverso il grande periscopio di bordo ma, per l'antica diffi-



*Durante un allenamento a terra, un astronauta del programma lunare si esercita ad aprire il portello tra la capsula Apollo ed il veicolo che lo porterà sulla superficie della Luna.*

denza che l'uomo nutre nei riguardi della macchina che il suo stesso genio ha creata, i tecnici della NASA preferiscono tenerci svegli e farci pilotare personalmente il Modulo lunare.

Un altro bottone ci consente di accendere otto dei sedici piccoli motori direzionali distribuiti a gruppi di quattro attorno al veicolo. Agendo su una leva foderata di gomma grigia e sistemata sulla sinistra io potrei far roteare la cabina su se stessa in tutti i sensi, ma ora devo cercare di mantenerla allineata sull'orizzonte artificiale per ottenere il migliore orientamento dei *radars* e delle antenne. Il timone vero e proprio è rappresentato, a destra, da un'impugnatura verticale sulla quale è modellata l'impronta

## AI LETTORI

*A causa di una serie di scioperi e di agitazioni sindacali, che riguardano in particolare i dipendenti delle aziende grafiche, questo numero di Epoca esce con alcuni giorni di ritardo, ed è probabile che il ritardo si ripeta anche per il numero successivo. Ce ne scusiamo con i nostri Lettori.*

di una mano. Adesso premo il bottone LDG (*gear deploy*) e le quattro gambe telescopiche si aprono di scatto sotto il veicolo, allargandosi di otto metri. Un'antenna di contatto, lunga un metro e cinquantadue centimetri e costruita in alluminio fragile, spunta fuori da ogni piede del nostro strano « carrello di atterraggio ».

Il grande momento si avvicina. Il *rendez-vous* è stato fissato dalla NASA in modo tale che il Mare della Tranquillità sia rischiariato al nostro arrivo sulla Luna da un Sole che si trovi dai 7 ai 12 gradi sopra l'orizzonte. Adesso noi giriamo in senso contrario alla rotazione del satellite e, dato che l'attrazione lunare ha aumentato la nostra velocità, dobbiamo frenare la corsa dell'*L.M.* accendendo il retrorazzo della sezione di discesa. Per sei minuti esso illumina la parte inferiore del veicolo di una luce arancione. Il contraccolpo che abbiamo risentito all'interno della cabina è simile a quello che si prova in automobile frenando con le marce.

Finalmente il giorno lunare spunta sopra di noi. La superficie della Luna dista ora soltanto quindici chilometri, dobbiamo accendere di nuovo il retrorazzo. Il *radar* di atterraggio ci informa con un'approssimazione di trenta metri sul percorso che ci rimane da coprire. Sorvoliamo il Mare della Fecondità, i crateri Borman, Anders e Lovell (battezzati provvisoriamente così dai tre astronauti dell'*Apollo 8*) e la catena dei Pirenei scavata da ombre gigantesche. Piangendo sugli oblò, cerchiamo di scoprire in questo paesaggio di gesso la nostra zona di atterraggio.

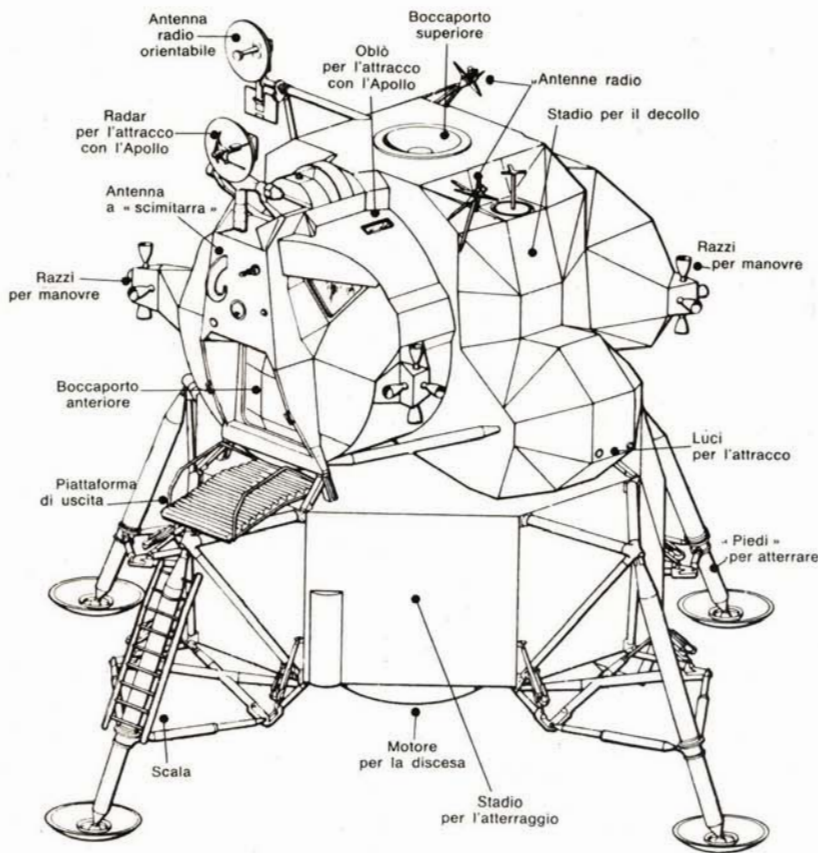
Trecento metri. Siamo sulla verticale precisa. Il mio compagno fa scattare la macchina fotografica da settanta millimetri fissata al bordo superiore del suo oblò. Ci dobbiamo posare sulla Luna il più perpendicolarmente possibile. Gli ingegneri che hanno costruito il veicolo ci consentono un'inclinazione massima di 15 gradi: oltre tale margine il decollo diventerebbe impossibile e saremmo condannati a morire su questo mondo lontano dopo una lenta e atroce agonia.

Trenta metri. Continuiamo a mantenere il veicolo orientato in modo che gli oblò siano rivolti verso la Terra, la Terra che ci appare alta nel cielo con l'incantevole zaffiro dei suoi oceani e il topazio dei suoi continenti. I razzi laterali hanno solo due minuti di vita. Percorriamo gli ultimi metri come se ci trovassimo su un elicottero.

Un metro e cinquantadue. Le antenne di alluminio che pendono dai piedi del veicolo si spezzano come vetro toccando la superficie della Luna e il loro contatto accende davanti a noi una « pastiglia » di luce blu, annunciatrice di vittoria. I piedi dell'*L.M.* affondano dolcemente nella polvere lunare.

Sulla Terra il veicolo pesava sedici tonnellate, ora ne pesa soltanto 2,6. Le quattro gambe telescopiche, dentro le quali sono contenuti ammortizzatori di alluminio a « nido d'ape », addolciscono l'urto e poi si bloccano a meno di cinque gradi di latitudine dall'equatore lunare. Il seguito della missione comincia con un'ardua prova di vestizione. Ampi indumenti di colore bianco metallizzato, enormi stivali e caschi simili a scafandri escono da un guardaroba di fortuna. Adesso dobbiamo indossarli sopra le nostre tute spaziali in modo da proteggerci dalle radiazioni solari. L'equipaggiamento necessario alla nostra autonomia e sopravvivenza artificiale è completato dalle bombole di ossigeno che ci sistemiamo dietro le spalle.

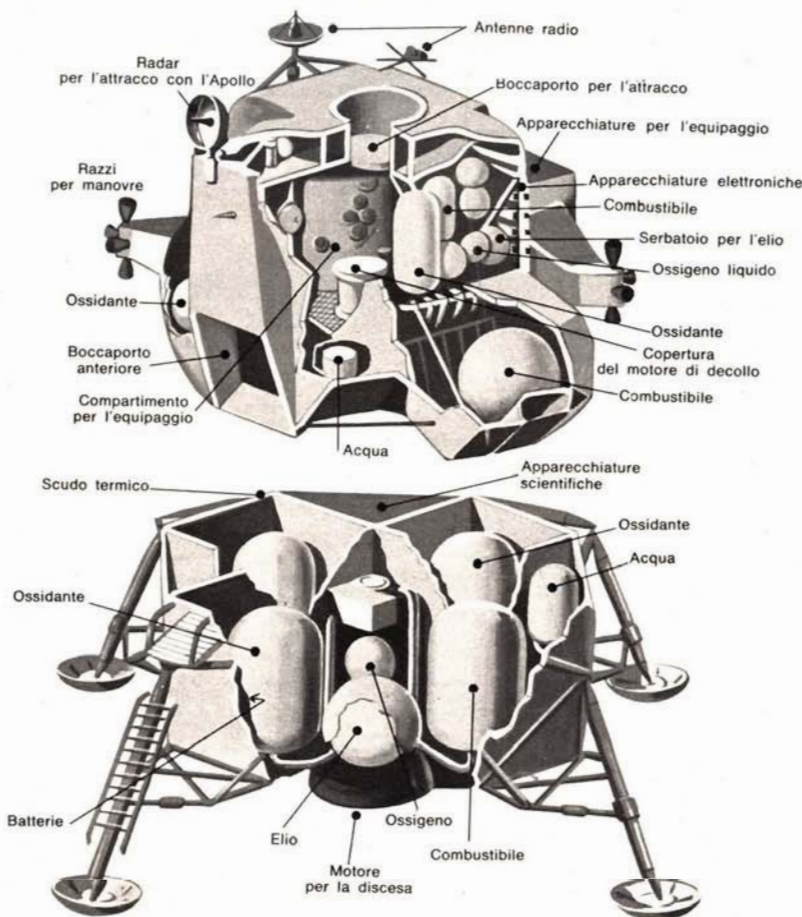
L'uscita dal Modulo lunare non è affatto comoda. Nell'abitacolo, proprio sotto il cruscotto centrale, c'è una specie di botola che si raggiunge camminando a ritroso,



## ECCO COM'È FATTA LA "CIMICE"

Il disegno in alto mostra il Modulo lunare (o, in sigla, L.M.) completo, mentre in basso sono descritte le due parti fondamentali delle quali il veicolo si compone: lo stadio di decollo dalla Luna e lo stadio di discesa dalla capsula « Apollo » fino al suolo del satellite. Quest'ultima parte è raffigurata a piè di pagina e si distingue per le quattro gambe, che terminano con altrettante larghe basi d'appoggio circolari. Il Modulo è destinato a operare esclusivamente nel vuoto cosmico, e perciò la sua forma non ha « impegni » ae-

rodinamici. A causa del suo aspetto bizzarro, i tecnici della NASA lo chiamano familiarmente « cimice ». Oltre ai motori di manovra, il Modulo ha due propulsori principali: uno, situato nella sua parte inferiore, che serve a frenare la caduta sulla Luna, e l'altro, sistemato alla base dello stadio di decollo, che serve a riportarlo in orbita lunare, all'appuntamento con l'astronave-madre. Le fasi critiche della missione sono l'atterraggio sulla superficie lunare e il decollo da questa: al più piccolo errore, si resta « lassù ».



a « quattro zampe », e che immette prima su una piattaforma e poi sulla scaletta esterna. Sulla Luna rimarremo da tre a quattro ore (al posto delle venti ore previste inizialmente), ma prima di porvi piede dobbiamo scaricare i bagagli: cioè le casse contenenti il sismografo, il misuratore dei venti solari e il magnetometro, nonché alcuni sacchi sterilizzati destinati a raccogliere i campioni del suolo lunare. Contemporaneamente viene dispiegata un'antenna parabolica del diametro di due metri e mezzo, mentre entra in funzione un generatore atomico di piccola potenza che darà agli strumenti abbandonati sul satellite la possibilità di funzionare per un anno. Noi ci spostiamo al ritmo di venti passi al minuto, il che equivale a una velocità di un chilometro all'ora.

Il Sole è fisso sull'orizzonte. La temperatura è lontana dai grandi estremi lunari, che sono di meno cento e di più cento gradi centigradi. Le scomode e rigide tute spaziali ostacolano i nostri ultimi passi sul Modulo, fino a quando arriviamo ai piedi della scaletta esterna, incredibilmente fragile. Per evitare di appesantire inutilmente il veicolo, i gradini sono stati studiati in modo da sopportare soltanto il nostro peso lunare, che si aggira sui 12 chili e mezzo. Il peso vero, quello che avevamo sulla Terra (75 chili), farebbe spezzare i pioli come lastre di cristallo.

Le istruzioni che abbiamo ricevuto alla partenza ci obbligano a tenere addosso le grandi tute bianche fino al momento del *rendez-vous* in orbita. Precauzione essenziale, perché se il portello del tunnel di comunicazione tra l'*L.M.* e l'*Apollo* rimanesse bloccato durante la manovra di aggancio, noi potremmo utilizzarla come uscita di sicurezza la botola della cabina e raggiungere la navicella-madre « camminando » nel vuoto, perfettamente protetti dalle radiazioni solari.

Un ultimo sguardo alla superficie della Luna e alla Terra lontana, un'ultima consultazione con il nostro San Cristoforo, e poi cominciamo i preparativi del decollo. La leva di partenza, liberata dalla protezione metallica, è messa in azione. I due stadi del modulo si separano e, contemporaneamente, si accende l'unico razzo di decollo. I suoi 1700 chilogrammi di spinta ci sottraggono lentamente all'attrazione del satellite. In dieci secondi, la nostra velocità raggiunge i quindici metri al secondo.

Adesso ci si offrono due possibilità: mettere la nostra cabina in orbita a 18 chilometri di altezza e farci « raccogliere » dall'*Apollo*, oppure raggiungere direttamente l'astronave in orbita a 110 chilometri di quota dopo un'ora e mezza di navigazione. Scegliamo la seconda possibilità.

Poco dopo riprendiamo il contatto radio con l'*Apollo* che si trova quasi sulla nostra verticale. L'attracco, guidato dal *radar*, avrà luogo di notte: perciò accendiamo le nostre luci di posizione. Un piccolo telescopio e un'apertura praticata nella parte superiore dell'abitacolo ci consentono di controllare le manovre di avvicinamento. L'attracco riesce perfettamente. Apriamo il portello e ci liberiamo dei nostri abiti lunari. Poi abbandoniamo la cabina che è destinata a restare per sempre in orbita attorno al satellite.

Il centro di Houston viene informato del successo della nostra impresa soltanto qualche minuto dopo che il mio compagno ed io abbiamo raggiunto il terzo astronauta dentro l'*Apollo*. Il motore di servizio della navicella-madre ci allontana definitivamente dall'orbita lunare. Il nostro trionfale ritorno sulla Terra ha inizio.

Jean-Paul Ollivier

## SOMMARIO

- 8 **IL MISTERIOSO ATTENTATO DEL CREMLINO** di Ricciardetto
- 11 **LA LOTTA DEI PESI LEGGERI** di Domenico Bartoli
- 16 **HO PILOTATO L'AUTOBUS DELLA LUNA** di Jean-Paul Ollivier
- 20 **PER CHI SUONA LA CAMPANA DI MADRID** di Brunello Vandano
- 24 **LA RAGAZZA DI NAPOLI CHE SCONVOLGE IL MISTER**
- 26 **LA MOGLIE DEL PRETE** di Giuseppe Grazzini
- 32 **QUESTO È IL MONTE SINAI**
- 39 **LE GRANDI AVVENTURE UMANE (8) STANLEY** di Vittorio G. Rossi
- 57 **LA NOSTRA SALUTE** di Ulrico di Aichelburg
- 58 **I CRISTALLI « SCOPRI-TUTTO »**
- 63 **I FILM DELLA SETTIMANA** di Domenico Meccoli
- 64 **COME SARA LA FIAT 130?**
- 68 **NADA, LA BUGIARDA DI SANREMO**
- 72 **LA NEBBIA È DAVVERO INVINCIBILE?** di Franco Bertarelli
- 76 **QUESTA VOLTA IL WEST HA TRADITO SERGIO LEONE** di Filippo Sacchi
- 77 **CENTO CORRIDE VISTE CON GLI OCCHI DI ALIGI SASSU** di Raffaele Carrieri
- 78 **BUAZZELLI E MAURI: DUE SCIOCCI CHE VEDONO GIUSTO** di Roberto De Monticelli
- 80 **SEMPRE ATTUALE LA « SCAPIGLIATURA » DI NARDI** di Luigi Baldacci
- 90 **SULLA CRESTA DELL'ONDA**



Questa volta *Epoca* vi invita a un gioco nuovissimo: « indovinare » la *Fiat 130*, cioè l'automobile di grande cilindrata che la maggiore Casa italiana si accinge a presentare. Il primo premio è addirittura una *130*, poi vi sono una *500 L*, un motorscooter *Vespa*, un giradischi, autoradio e 990 splendidi libri. A pag. 67 il regolamento e la schedina per partecipare al gioco. (Disegni di Sergio Pozzi)

N. 959 - Vol. LXXIV - Milano - 9 febbraio 1969 - © 1969 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, 136/135, 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. L. 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; Cagliari, v. Logudoro 48, tel. 5.08.23; 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; Messina, v. Dei Mille, 60 - Pal. Toro, tel. 22.192; 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. 30.243; Napoli, v. Guantai 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.P. Vetro), v. XX Settembre 97/c, tel. 48.13.51; 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.

Istituto Accertamento Diffusione



Cert. n. 759

Questo periodico è iscritto alla FIEG



Federazione Italiana Editori Giornali

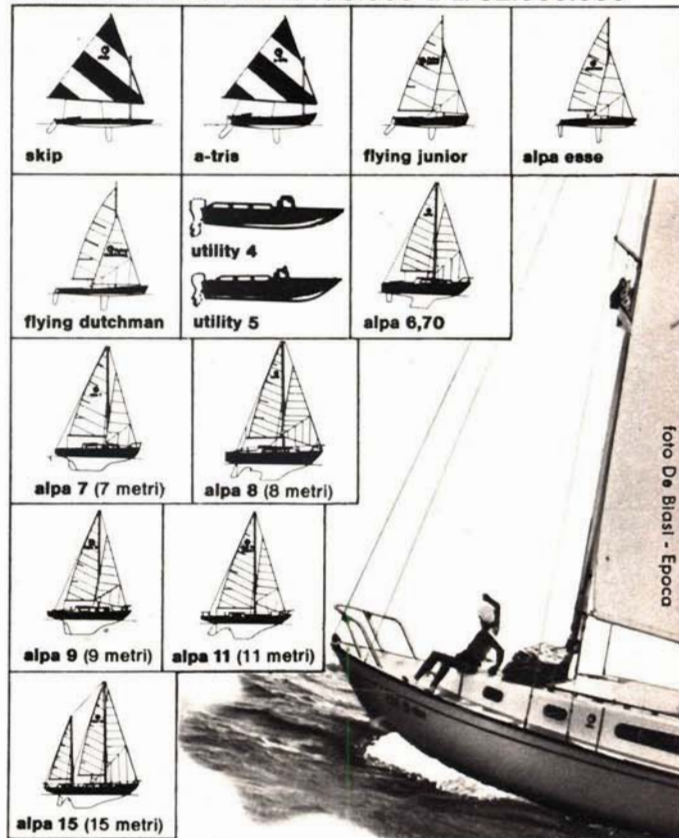
ARNOLDO MONDADORI EDITORE



sta pensando a qualcosa di bello:  a una barca Alpa.

Eleganti, robuste e veloci, le barche Alpa sono facili da governare e non richiedono speciali manutenzioni. E ricordate, solo l'Alpa può offrirvi una "garanzia totale" e accessori originali, perché è l'unica industria che fabbrica da sé anche gli accessori. Una rete di assistenza vastissima con Commissionari ovunque, una gamma di modelli e prezzi alla portata di tutti (da L. 198.000), infine eccezionali facilitazioni di pagamento (soltanto l'Alpa offre rateazioni anche di 24 mesi) fanno dell'Alpa una delle più note industrie nautiche europee.

derive e cabinati da L. 198.000 a L. 32.000.000



26010 Offanengo (Cremona) - tel. 78.151 - 78.152  
Ufficio di Milano - 20149, viale Certosa 60, tel. 39.24.11  
Ufficio di Roma - 00199, via Panaro 20/a 20/b, tel. 839.35.55

pl 32/69

Foto De Biasi - Epoca