



Foto Norman Barrymaine

Caccia-bombardieri Skyhawks pronti a decollare dalla portaerei americana Kitty Hawk per un attacco alle linee di rifornimento dei Vietcong.

Il ponte invulnerabile

La luna è tramontata da un'ora, e il monzone soffia freddo agitando il mare, quando il ponte di volo della *Kitty Hawk*, lungo quanto tre campi di calcio messi uno dietro l'altro, si anima improvvisamente. Squadre di avieri della portaerei - piccole figure sul grande ponte, vestite a tinte vivaci, le orecchie nascoste da strani caschi antirumore - mettono in linea di volo un *Intruder A6* (più di un miliardo e mezzo di lire in congegni e apparecchiature di ogni genere).

Siamo a 160 chilometri dalle coste del Nord Vietnam. La *Kitty Hawk*, una portaerei da 80 mila tonnellate, da venti giorni in zona d'operazioni, è la nave ammiraglia della *Task Force 77*, di cui fanno parte altre due navi dello stesso tipo - la *Enterprise*, a propulsione nucleare, e la più piccola *Ticonderoga* - oltre a cacciatorpediniere e navi da rifornimento. Sul ponte di volo si prepara un altro decollo notturno, un nuovo attacco alle linee di comunicazione del Nord Vietnam.

Questa notte l'obiettivo è il ponte di Thanh Hoa. Il comandante Ron Hays, che - come molti altri piloti - « ha un conto aperto » con questo ponte, guiderà l'attacco di tre *Intruders A6* della sua squadriglia. C'è una gara aperta per il ponte di Thanh Hoa tra i bombardieri dell'aviazione di marina e quelli della *U.S. Air Force* (l'aviazione che ha le sue basi sulla terra ferma). Il ponte è strettissimo, costruito in traliccio metallico. I piloti americani lo bombardano da un anno, senza essere mai riusciti a distruggerlo definitivamente. L'hanno preso di mira con bombe grandi e piccole, con razzi, con ogni arma, ma esso è sempre intatto a cavallo del fiume. Molti piloti sono morti in questi tentativi, abbattuti dal fuoco delle numerose batterie contraeree che presidiano il ponte.

Hays ha esposto il piano d'attacco, durante una riunione presso il *Centro operazioni e informazioni*, agli uomini che lo accompagneranno nel raid: gli altri due piloti, i tenenti Irv Dobberton e Frank Wagner, e i tre ufficiali di rotta, i tenenti Ted Been, James Williams e Fred Schrupp. Dopo il decollo i tre aerei voleranno affiancati con le luci di posizione accese. A 180 chilometri dall'obiettivo le luci saranno spente e ci si disporrà già in formazione d'attacco filando direttamente verso il ponte, nonostante i maggiori rischi che questa tattica comporta. Per esempio, l'artiglieria antiaerea avrà più tempo per puntare i suoi pezzi sulla base delle indicazioni dei radar. È stabilito, infine, che l'intero carico di bombe dei tre aerei - circa 13 tonnellate di esplosivi ad alto potenziale -

Il nostro inviato ha vissuto per due settimane sulla portaerei americana Kitty Hawk, in navigazione nelle acque del golfo del Tonchino. Da questo eccezionale « osservatorio » ha seguito alcune azioni aeree contro il ponte ferroviario di Thanh Hoa, che da un anno resiste ai continui attacchi.

di Norman Barrymaine



Norman Barrymaine (a sinistra) mentre parla con uno dei piloti che quasi ogni giorno bombardano le coste del Vietnam del Nord. Gli Stati Uniti hanno perso, dall'inizio della guerra, trecento aviatori.

sarà sganciato simultaneamente.

Dagli altoparlanti giunge l'ordine: « Pronti per il lancio » (il decollo dalle portaerei è chiamato più propriamente *lancio* perché i velivoli non si alzano per forza propria, ma sono lanciati in volo da apposite potentissime catapulte).

Il cacciatorpediniere *Reeves* si è messo sulla scia della *Kitty Hawk* per essere pronto ad intervenire in soccorso dell'equipaggio di un aereo che - malauguratamente - cadesse in mare per qualche incidente durante il lancio. Dal ponte della portaerei si vede la prua del *Reeves*, spesso sommersa dalle onde sollevate dalla *Kitty Hawk*. Dietro la plancia, e due ponti più in basso, il comandante William Russel guarda attentamente dalle finestre di vetro verde del *Centro controllo delle prime fasi del volo*. « Lanciate gli *Intruders!* », ordina attraverso gli altoparlanti, con voce tranquilla ma decisa. La giacca di un vistoso colore giallo e la scritta *Air Boss* stampata sulla schiena lo fanno assomigliare più a un calciatore che all'immagine comune del combattente.

I reattori del primo *Intruder*, posto sulla catapulta fumigante, fiammeggiano nel buio. Il laccio che lega l'aereo al « cucchiaino » della catapulta è teso. Anche il cavo che trattiene il congegno è teso al massimo. Gli avieri, dopo avere fissato l'*Intruder*, si

allontanano rapidi, sgusciando da sotto la fusoliera. L'ultimo uomo a restare sul posto, quello che deve attendere che i motori siano portati al massimo per dare uno strappo di controllo al cavo che trattiene la catapulta, fa segno, alzando il pollice, che tutto è in ordine. L'agilità di questi avieri, i loro movimenti ritmici, gli abiti a colori vivaci fanno venire in mente i balletti di *West Side Story*.

Nell'abitacolo dell'*Intruder* il comandante Hays si tocca il casco con una mano; è il segnale di « O.K. ». Quindi Hays, e il suo puntatore e ufficiale di rotta Been, si tengono pronti ad affrontare la sensazione - sempre sgradevole - che si prova quando si è scagliati violentemente in aria, come ciottoli da una gigantesca fionda. La paletta luminosa dell'ufficiale addetto alla catapulta disegna un cerchio di luce nel buio. I motori dell'*Intruder* rombano al massimo; il suono giunge fortissimo anche al *Centro controllo delle prime fasi del volo*, che pure ha finestre ermetiche a doppi vetri. Ed ecco che la catapulta scatta, e in due secondi l'aereo raggiunge la velocità di volo. Dalla catapulta « scarica » escono sbuffi di vapore che si stagliano come piccole nuvole contro le luci rosse del ponte di volo. Queste batterie di fari rossi sono una novità rispetto alla seconda guerra mondiale, quando i ponti delle portaerei erano im-

mersi nell'oscurità e i piloti atterrando avevano la sensazione di piombare in una voragine, o ritenevano che la portaerei fosse più avanti. Così certi apparecchi volavano alti sul ponte, per piombare poi in mare.

Trenta secondi più tardi viene lanciato l'aereo di Wagner e Schrupp, poi è la volta dell'*Intruder* di Williams e Dobberton. Dopo tanto rumore, un grande silenzio ridiscende sul ponte di volo, dove stagna ancora l'odore di cherosene bruciato emesso dai reattori dei tre aerei.

L'*Intruder* (la parola significa in inglese « intruso », « seccatore ») non è un aereo di forma elegante. La grossa fusoliera, che termina in una piccola coda, lo fa sembrare un grande girino volante. È un aereo subsonico, fatto apposta per questa guerra subsonica. Ma è stato costruito per volare nella notte più buia, nella pioggia, tra le nuvole o nella nebbia; grazie alle apparecchiature elettroniche di cui dispone può bombardare, in quelle condizioni di pessima visibilità, quasi come se agisse in pieno giorno contro un obiettivo perfettamente visibile. Gli impianti elettronici dell'*Intruder* pesano più di 14 quintali; le loro funzioni sono infinitamente complesse. Essi assicurano il controllo automatico del volo, le comunicazioni, il calcolo della rotta, le manovre d'attacco, il lancio delle bombe sul bersaglio. Tutto quello che deve fare il pilota è decollare, atterrare e - nel tempo che separa il decollo dal rientro a bordo della portaerei - scegliere tra le varie alternative, riguardo al percorso e alla rotta d'attacco, che gli vengono proposte dai « cervelli elettronici » che volano sull'*Intruder* insieme a lui e al suo « secondo ».

L'apparato A6 impedisce all'aereo ogni minimo rollio e beccheggio, assicurando così una stabile piattaforma volante per il lancio di razzi e missili; lo stesso congegno permette il puntamento e lo sgancio delle bombe secondo tecniche diverse. Una rete di circuiti chiamata DIANE (*digital integrated attack navigation equipment*) è in grado di predisporre in anticipo manovre automatiche sia per il volo di avvicinamento che per la fase di attacco. Essa consiste in un complesso sistema che assicura il controllo della traiettoria delle bombe e dei missili, una fulminea informazione sullo stato dell'atmosfera (densità, umidità, eccetera), la ricerca e il controllo della rotta (della propria e di quella di eventuali aerei nemici), il sistema di puntamento delle bombe; se poi qualcosa non va come si vorrebbe, il « cervello elettronico » propone automaticamente delle contromisure.

Oltre a tutti questi congegni ce ne sono altri che assicurano aria condizionata e a pressione costante nell'abitacolo, ossigeno per i due aviatori, eliminazione del ghiaccio che eventualmente

si formasse sulle ali dell'aereo, continua azione anti-appannante, visibilità dall'interno anche in caso di pioggia, e così via. Il « tecnico » di tutto il complesso di apparecchiature elettroniche è l'ufficiale di rotta, al quale si richiedono, forse, maggiore competenza e preparazione che al pilota. Ogni parte dei vari meccanismi può essere facilmente smontata per assicurare la rapidità dei controlli, e l'aereo stesso ha propri sistemi di controllo automatico dell'efficienza dei diversi congegni.

Cinque ponti sotto il ponte di volo, presso il *Combat Information Centre*, seguono sugli schermi dei radar i tre *Intruders* in volo verso il ponte di Thanh Hoa. Questo centro informazioni - circondato dal massimo segreto - raccoglie, collega e ritrasmette in pochi istanti ogni informazione utile. Gli aerei in missione sono seguiti da qui in ogni momento, da quando partono a quando fanno ritorno alla portaerei.

Se è raffreddato un pilota non vola

Dalla radio esce un segnale continuo ad alta frequenza. Di colpo s'interrompe. « Hanno sganciato », dice qualcuno nella stanza. Pochi istanti dopo l'ufficiale addetto al controllo, comandante Jack Kays, indica sullo schermo del radar una piccola ombra verde che rapidamente si muove in direzione della portaerei.

Ritorno al Centro controllo delle prime (e ultime) fasi del volo. A 13 chilometri dalla portaerei - questa la distanza indicata in questo momento dagli strumenti - Hays, Wagner e Dobberton stanno volando in fila indiana verso il ponte della *Kitty Hawk*, guidati da un « corridoio radar » largo 3500 metri e alto 225. Gli *Intruders* sono ora assistiti dagli abilissimi tecnici del Centro controllo avvicinamento alla portaerei. Aiutati da questi tecnici, i piloti volano come in un grande invisibile imbuto. Servendosi del radar, e dando istruzioni via radio ai piloti, il comandante Roy McLain riesce a portare l'aereo che sta tornando verso la nave sulla rotta di atterraggio esatta, con un'approssimazione di 5 metri. A 500 metri dal ponte il controllo radar cessa. Ora soltanto due uomini possono aiutare il pilota: l'ufficiale segnalatore, dalla sua piccola coffa che sporge dalla poppa della nave, e l'*Air Boss* dal Centro controllo delle prime fasi del volo. Ancora qualche anno fa, l'ufficiale segnalatore se ne stava sul ponte, da dove dava le indicazioni ai piloti agitando un aggeggio composto di liste di legno a vari colori. Ora il pittoresco arnese è stato messo fuori servizio, e il lavoro dell'uffi-

ziale segnalatore è diventato meno pericoloso.

Il comandante Hays si sta accostando con perfetta manovra. L'*Air Boss*, comandante Russel, segue l'aereo sugli schermi televisivi. Senza togliere gli occhi dagli schermi, Russel dà gli ordini - per altoparlante - alle squadre di avieri in attesa al loro posto. L'*Intruder* atterra sollevando un turbine di scintille, e si ferma di colpo non appena il gancio di coda s'impiglia nel terzo dei quattro cavi d'arresto stessi attraverso il ponte. Gli altri aerei lo seguono a brevi intervalli. Non ci sono stati saltatori, cioè piloti che mancano tutti e quattro i cavi e, con i reattori al massimo, devono riprendere il volo. « Li chiamiamo saltatori », mi spiega il comandante Russel, « perché sembrano cavalli che saltano l'ostacolo. Avrà notato che i piloti portano i motori al massimo al momento di toccare il ponte. Il motivo è evidente: se non riescono ad agganciarsi a nessuno dei quattro cavi di arresto, possono ancora decollare. Se avessero i motori « giù di giri », andrebbero a finire nel golfo del Tonchino ».

Non sempre le cose vanno lisce. Può accadere che, agganciato l'aereo, il cavo si spezzi; allora i due tronconi, trascinati indietro dai motori che tengono il cavo sempre teso, guizzano nell'aria come due enormi fruste. Se un troncone « impazzito » colpisce le gambe di un uomo, le taglia di netto.

Appunto in considerazione della pericolosità del loro lavoro, gli avieri delle portaerei - i cui turni di servizio durano dalle 12 alle 16 ore - ricevono, oltre alla paga base, un'indennità mensile supplementare pari a circa 30 mila lire.

Appena scesi dagli aerei gli equipaggi dei tre *Intruders* si recarono al Centro operazioni e informazioni dove un ufficiale del Centro ascoltò i loro rapporti. Era evidente che soltanto da un volo di ricognizione fotografica - previsto per il giorno dopo - si poteva sapere se il ponte era stato colpito o no. I partecipanti al raid, invece, erano già convinti che la loro azione si fosse risolta in un successo.

« A causa del buio non abbiamo potuto vedere se il ponte è stato colpito o meno », mi disse Wagner. « Abbiamo sganciato le bombe in base ai calcoli dei cervelli elettronici. La reazione della contraerea nemica è stata violenta, più o meno come ci aspettavamo. Alcuni proiettili traccianti ci sono passati a tre metri dalle ali, ma nessuno è stato colpito. »

Il comandante Powell ascoltava con aria scettica: « Dovremo tornare a Thanh Hoa domattina. Sono sicuro che il ponte è ancora in piedi. »

Powell aveva ragione. Un *Vigilante* (ricognitore d'attacco bi-reattore), spintosi su Thanh Hoa la mattina successiva, tornò con fotografie del ponte sempre al

Le bombe vengono sganciate da un cervello elettronico



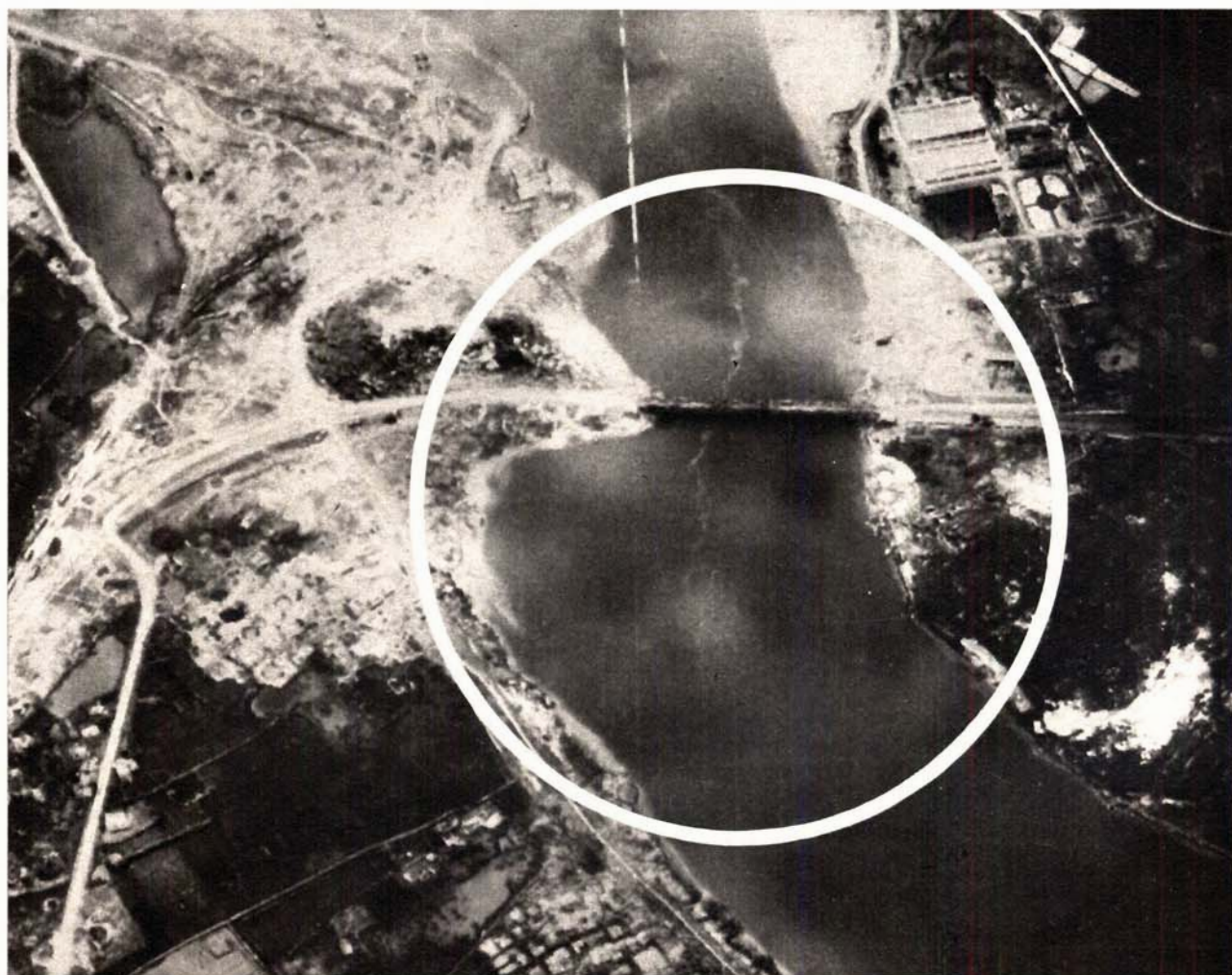
suo posto, e sostanzialmente intatto, anche se era stato colpito leggermente in tre punti e forse per qualche giorno i treni non avrebbero potuto passarci sopra. Fu allora deciso che si doveva tentare con gli *Skyhawks* di Powell. Un nuovo attacco fu immediatamente programmato. Powell, con sua grande rabbia, non poteva prendersi parte, trattenuto sulla portaerei da un raffreddore (basta una piccola indisposizione perché un pilota sia temporaneamente inabile alla guida di aerei tanto veloci e tecnicamente complessi). Poi il tempo volse al brutto, nella zona dell'obiettivo, e l'azione degli *Skyhawks* fu rinviata. Il giorno dopo cominciava la tregua di quattro giorni proclamata in occasione del Tet (capodanno lunare, celebrato dai buddisti); la sospensione delle ostilità durò poi altre 42 ore, per ordine del Presidente Johnson, come segno di buona volontà volto a rafforzare la posizione del Premier inglese Wilson che in quei giorni si incontrava a Londra con il leader sovietico Kossighin.

I nordvietnamiti fecero indubbiamente buon uso di questo momento di calma, incominciando subito le riparazioni del ponte che in breve tempo



Il comandante Ronald Hays (sopra) fotografato mentre tiene rapporto ai piloti che parteciperanno al bombardamento notturno del ponte di Thanh Hoa. Il tenente Frank Wagner (a sinistra) ascolta le istruzioni mordicchiando nervosamente la matita. Gli Intruders della squadriglia del comandante Hays sono aerei attrezzati per bombardare anche in condizioni di visibilità molto scarsa o nulla; sganciano le bombe in base ai calcoli che sono forniti da una batteria di computers. Ogni Intruder costa più di un miliardo e mezzo.

Il ponte di Thanh Hoa fotografato dai ricognitori il giorno dopo l'attacco notturno dei tre Intruders A6: è danneggiato in tre punti, ma non distrutto. Secondo i piloti dei bombardieri, i ponti sono tra gli obiettivi più difficili, perché bersagli relativamente piccoli, di robusta costruzione, ininfiammabili. Il ponte di Thanh Hoa, difeso da batterie di missili e di artiglieria contraerea, è ancora in piedi dopo un anno di bombardamenti.



era di nuovo in piena efficienza.

Descrivendo il bombardamento del ponte di Thanh Hoa ho inteso illustrare da vicino - a titolo esemplificativo - un episodio di un'offensiva aerea in cui furono impegnati, giorno e notte, 400 bombardieri provenienti dalle basi americane in Thailandia, 100 dalla base aerea di Da Nang e più di 400 dalle portaerei che navigano in permanenza nel golfo di Tonchino. Il Vietnam del Nord è stato diviso dallo Stato maggiore americano in sei « zone di bombardamento ». Le province costiere sono « assegnate » ai bombardieri dell'aviazione di marina. Il raid dei tre *Intruders* su Thanh Hoa faceva parte di un'operazione prevista per la durata di due giorni, in cui erano impegnati più di 200 velivoli: tanti ne trasportavano le tre portaerei della *Task Force 77*. Obiettivo di questa operazione era il complesso ferroviario di Thanh Hoa: gli scali, le deviazioni costruite per rimediare a distruzioni precedenti e i depositi di materiali.

Il maggiore obiettivo dei bombardamenti su Thanh Hoa erano 400 vagoni merci bloccati su quello scalo dalle interruzioni delle linee causate dalle incursioni dei giorni precedenti. Al ter-

mine dell'operazione 143 vagoni erano stati distrutti, 62 danneggiati, 42 magazzini rasi al suolo e tutti gli impianti dello scalo merci sconvolti. Ci sarebbero volute alcune settimane di lavoro per rimettere tutto in efficienza e, nel frattempo, i bombardamenti si sarebbero ripetuti. I danni alle ferrovie sono difficilmente riparabili perché la produzione locale di vagoni e di rotaie è del tutto insufficiente a rimpiazzare il materiale distrutto. Il governo di Hanoi riceve materiale ferroviario dall'Unione Sovietica e dalla Francia, ma non con la rapidità necessaria, anche a causa della distanza dei due Paesi fornitori.

I bombardamenti sul Nord Vietnam, incominciati nel febbraio 1965, sono via via cresciuti d'intensità, secondo una *escalation* senza tregua, almeno secondo le intenzioni del Pentagono. Gli scopi sono due: mettere in crisi l'economia del Nord Vietnam e disturbare il flusso dei rifornimenti ai *Vietcong* e ai reggimenti regolari nordvietnamiti che si sono infiltrati nel Sud. Il governo di Hanoi dispone di un esercito forte di 300 mila uomini bene addestrati; si vuole toglierli la tentazione di

mandare altri reggimenti nel Sud, tenendo sotto pressione le linee di rifornimento: se per Ho Ci-min diventa difficile rifornire i reparti che attualmente combattono a fianco dei *Vietcong*, tanto meno gli sembrerà conveniente aumentare il suo corpo di spedizione. Nonostante tutto, però, le forze alleate del Nord Vietnam e del *Vietcong* sono cresciute nel Sud da 110 mila a 280 mila uomini.

È rallentato il ritmo dei rifornimenti

Il flusso dei rifornimenti si è tuttavia effettivamente ridotto: sembra che giunga ad ogni battaglia metà del materiale necessario per condurre attacchi impiegando tutta la forza del reparto. E infatti dallo scorso aprile non si sono più verificati scontri con grosse unità *Vietcong*. Ciò si può in parte attribuire alla crisi logistica causata dai bombardamenti americani. Può darsi che i *Vietcong* siano troppo a corto di munizioni per poter condurre delle offensive; tuttavia riescono ad impegnare lo stesso le forze nemi-

che sferrando continuamente in molti luoghi piccoli attacchi, durante i quali consumano le loro munizioni meno che possono.

Le armi di cui sono dotati i reparti *Vietcong* sono in gran parte prodotte in Cina su licenza sovietica; le munizioni giungono via mare a Haiphong, portate prevalentemente da navi albanesi, polacche e cinesi. Di qui inizia il loro lungo e difficile viaggio verso il Sud. La cosiddetta « pista di Ho Ci-min », che attraversa con un percorso tortuoso le regioni dell'interno, è la grande arteria lungo la quale si muovono le colonne di rifornimenti. La strada statale n. 1, che corre lungo la costa, benché sia più breve, è stata abbandonata perché indifendibile dagli attacchi aerei americani. Fino all'anno scorso una notevole quantità di materiali era trasportata verso Sud da una flotta di giunche e piccoli mercantili che scendevano navigando lungo la costa. Ora l'attività dei bombardieri e dei guardiacoste americani costringe il naviglio di Ho Ci-min a muoversi solo di notte. Per potenziare le linee di rifornimento via mare, la Cina Popolare ha fornito ad Hanoi alcune navi mercantili, appositamente stu-



Non serve più

è questo
il momento
di acquistare la

PETRI[®]
"FT"

l'ultima fotocamera-novità reflex 24 x 36
con la perfetta
"esposizione interna"



Ha due nitidissime ottiche standard 1,4 o 1,8; più un vasto corredo di obiettivi Petri da 28 a 1000 mm. Otturatore a tendina fino a 1/1000". L'esposimetro al CdS misura dentro il mirino, solo ciò che l'obiettivo inquadra. Messa a fuoco a microprismi. Esclusivo bottone di scatto inclinato. Esclusivo inserimento facilitato della pellicola (... occorre davvero osservare la Petri FT, maneggiarla, acquistarla).

...e ricordate due modernissime e convenienti fotocamere di alta qualità:

PETRI FLEX V6 reflex monoculare 35 mm. con **obiettivo** 55 mm. F/2. **Otturatore** a tendina fino a 1/500°. **PETRI 7S** apparecchio 24 x 36 con **obiettivo** 48 mm. F/2,8. **Esposimetro** incorporato e accoppiato.

Distributore **PETRI** per l'Italia: **Carencianferoni**
Via E. De Amicis 49, Milano-telefono 851005

VIETNAM (continuazione)

diate. Si tratta di natanti lunghi circa 30 metri, dotati di una stiva e di due alberi da carico; a prua sono armati di cannoncini e mitragliere. Ne ho visti alcuni ad Haiphong, dipinti in grigio come navi da guerra, e affidati alla marina militare del Nord Vietnam.

La superiorità aeronavale americana ha reso quasi impossibile il movimento, anche notturno, delle giunche e degli altri natanti nordvietnamiti. Quello che è accaduto durante la tregua del Tet lo dimostra: alle sette del mattino dell'otto febbraio, l'ora in cui la tregua cominciò, una grande « armata » di imbarcazioni d'ogni tipo e dimensione uscì da Haiphong, e dai porti minori del Vietnam del Nord, dirigendosi verso Sud. Entro mezzogiorno l'eterogenea flotta aveva raggiunto e oltrepassato le mille unità. Si calcola che nei quattro giorni della tregua siano giunte ai guerriglieri 100 mila tonnellate di armi, munizioni, medicinali (di cui i Vietcong sono sempre a corto) e forse anche viveri.

Un calcolo così preciso fu possibile grazie alle sbalorditive attrezzature di cui sono ora dotati i ricognitori, così come i laboratori d'analisi dei dati da essi raccolti. Appena dopo l'alba del primo giorno della tregua un *Vigilante RA5-C*, dell'aviazione di marina, decollò da una portaerei per un volo di controllo lungo i 400 chilometri di costa che sono sotto la sovranità del Vietnam del Nord. Il *Vigilante* (ogni esemplare di questo aereo costa circa 2 miliardi e 187 milioni di lire) è un ricognitore d'attacco dotato di sette macchine da ripresa e di un sistema *radar*; in 45 minuti può fotografare su una pellicola continua tutte le coste del Vietnam del Nord dal 17° parallelo al confine cinese. In un solo volo può controllare 32 mila chilometri quadrati di territorio, oppure una striscia di 32 chilometri per 4 mila.

Gli Stati Uniti spendono cifre enormi

Il *Vigilante* dispone di due reattori e può volare a velocità doppia di quella del suono; a bordo porta metà degli strumenti di un *Centro operazioni ed informazioni*; l'altra metà è installata su una portaerei (o in una base navale). Grazie a questo complesso di apparecchiature - collegate tra di loro via radio e *radar* - un comandante di gruppo tattico può ricevere tempestivamente ogni notizia riguardante la zona dell'obiettivo. Il *Vigilante* può fotografare in qualsiasi condizione atmosferica, e le sue fotografie (parziali o panoramiche), così come le rilevazioni dei *radar*, sono immediatamente affidate all'analisi di una batteria di calcolatori elettronici. Il lavoro di analisi dei dati è dunque ora completamente automatico e si conclude in brevissimo tempo. L'aereo - benché sia un ricognitore - in caso di necessità può accettare il combattimento, perché è armato come un caccia; inoltre può trasportare un ordigno nucleare, funzionando in questo caso da bombardiere strategico.

Uno spiegamento di forze aeronavali come quello che ho descritto non può non influire sulle capacità di resistenza del governo di Hanoi, per alto che sia il morale dei nordvietnamiti, e nonostante l'impegno che mettono nel difendersi e nel reagire. Naturalmente, operazioni di simile ampiezza costano cifre enormi agli Stati Uniti. Ecco, concludendo, un dato che può dare - tra gli altri - una idea delle spese della guerra nel Vietnam: nei 35 giorni durante i quali la *Kitty Hawk* è rimasta in zona d'operazioni, i 5 mila uomini del suo equipaggio hanno ricevuto stipendi e indennità per un valore complessivo di circa un miliardo e 400 milioni di lire; di questi, 625 milioni sono stati spesi negli spacci di bordo per acquisti di oggetti che vanno dalle macchine fotografiche ai gioielli. L'equipaggio della *Kitty Hawk* ha consumato in quei giorni 250 mila chilogrammi di viveri, 240 mila litri di latte e succhi di frutta, migliaia di chili di gelato. I fornai di bordo hanno cotto più di 35 mila forme di pane.

Norman Barrymaine

SOMMARIO

- 24 **ATOMICI E NON ATOMICI A GINEVRA**
di Ricciardetto
- 33 **LA CONFUSIONE DEI POTERI**
di Domenico Bartoli
- 36 **SVETLANA, LA BAMBINA CHE HA VISTO GLI ORRORI DEL CREMLINO** di Livio Pesce
- 42 **OPERAZIONE TRAPPOLA** di Pietro Zullino
- 46 **LA NOSTRA LOTTA COL BANDITO CASO**
di Franco Bertarelli
- 48 **IL PONTE INVULNERABILE**
di Norman Barrymaine
- 55 **L'ALBUM DEI FRANCOBOLLI** di Lina Palermo
- 56 **IL GORILLA BIANCO**
- 63 **LE MIE AVVENTURE IN AFRICA (5)**
I GLADIATORI VESTITI DI ROSSO
di Walter Bonatti
- 82 **LA NOSTRA SALUTE** di Ulrico di Aichelburg
- 84 **SHIRLEY HA MILLE VOLTI**
- 89 **LA NOSTRA AUTO**
- 90 **ARRIVA LA REGINA DELLA MINIGONNA**
- 94 **GIOVANNA E GERMANO, GLI SPOSI IN SO-
SPESO**
- 98 **AMORE SENZA COLPO DI FULMINE**
di Grazia Livi
- 104 **VOGLIO VIVERE! (2) - IL MALE RITORNA?**
di Pia Paoli
- 108 **LA VITA LEGGENDARIA DI ITALO BALBO (3)**
- IN LIBIA C'E' IL PETROLIO!
di Giuseppe Grazzini
- 120 **NELLE « PROVE DI VOCE » LA POETICA DI
TOMMASO LANDOLFI** di Luigi Baldacci
- 124 **PER FARE UN BUON FILM BASTANO A VOL-
TE SOLO I VECCHI TRUCCHI** di Filippo Sacchi
- 126 **LE SINFONIE DI ROSSINI** di Giulio Confalonieri
- 130 **L'AUTOPROCESSO CORAGGIOSO DI UN EX
ARRABBIATO** di Roberto De Monticelli
- 132 **I CAVALLI DI MUSIC SONO ANDATI A PA-
SCOLARE NELLA LUNA** di Raffaele Carrieri



Svetlana Stalin, della quale presentiamo in copertina una foto che la ritrae a 18 anni, è fuggita in Occidente lasciando a Mosca i due figli, Joseph ed Ekaterina. Con questo numero iniziamo il racconto della drammatica esistenza di questa donna che visse in mezzo agli orrori del Cremlino, durante il periodo delle liquidazioni in massa ordinate dal padre.

N. 860 - Vol. LXVI - Milano - 19 marzo 1967 - © 1967 Epoca - Arnoldo Mondadori Editore



Istituto
Accertamento
Diffusione

Questo periodico
è iscritto alla FIEG



Federazione Italiana
Editori Giornali

Redazione, Amministrazione, Pubblicità: Milano, via Bianca di Savoia 20 - Telefono 8384 - Ufficio Abbonamenti: telefono 74.95.51/73.08.51 - Indirizzo telegrafico EPOCA - Milano. Redazione romana: Roma, via Sicilia, 136/138 - Telefono 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. 12.000+500 per spese relative al dono - Sem. L. 6.050. Inviare a: Arnoldo Mondadori Editore, Via Bianca di Savoia 20, 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 per voi: 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. C. Battisti 65, tel. 2.42.05; Catania, v. Etnea 368/70, 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; Napoli, v. Guantai Nuovi 9, tel. 32.01.16; Padova, v. Emanuele Filiberto 6, tel. 3.83.56; Pescara, c.so 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 (C.M.-P. Vetro), v. XX Settembre 97/c, tel. 48.13.51; 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 Stagneri - S. Marco 5207, tel. 2.40.30; Vicenza, c.so Palladio 117 (Gall. Porti), tel. 2.67.08. Estero: Tripoli (Libia) (Libr. R. Ruben), Giaddat Istiklal 113, tel. 3.44.39. Pubblicità: inserzioni in bianco e nero Lire 800 per millimetro/colonna.

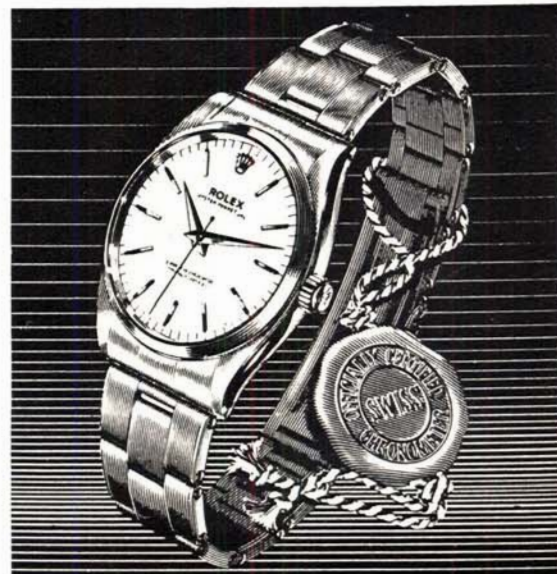
ARNOLDO MONDADORI EDITORE

OYSTER PERPETUAL



ROLEX

il primo al mondo



IL PRIMO OROLOGIO AL MONDO
IMPERMEABILE A CARICA AUTOMATICA
BREVETTO MONDIALE ROLEX 1926!

E' un cronometro ad alta precisione, dal calibro piatto — nel suo genere — venduto esclusivamente con Bollettino Ufficiale Svizzero di Osservazione, distinto dal « Sigillo Rosso Rolex ».
Dotato di « Rotor », carica automaticamente nei due sensi. E' incastonato in 25 rubini. A molla infrangibile. Antiurto e antimagnetico. Impermeabilità scientifica garantita a 6 atmosfere pari a 60 metri di profondità nel mare.

Modello g. 1002

(riprodotto nell'illustrazione in misura originale
cerchio liscio)

Cassa acciaio con cinturino cuoio	L. 87.000
Cassa acciaio con bracciale acciaio	» 92.000
Cassa acciaio e oro 9 carati; cint. cuoio	» 95.000
Cassa acciaio e oro 9 carati con bracciale acciaio e oro 9 carati	» 121.500
Cassa oro 18 carati con cinturino cuoio	» 200.000
Cassa oro 18 carati con bracciale oro 18 carati, estensibile	» 327.000

Modello g. 1005

(stesse prerogative - cerchio zigrinato)

Cassa acciaio e oro; cinturino cuoio	L. 100.500
Cassa acciaio e oro, bracciale acciaio e oro 9 carati, estensibile	» 126.500
Cassa oro 18 carati; cinturino cuoio	» 205.000
Cassa oro 18 carati con bracciale oro 18 carati, estensibile	» 332.000



ROLEX

« IL PRINCIPE DEGLI OROLOGI »

Una tappa
nella storia della misura del tempo
GINEVRA