

Prudenza nel repertorio (e nei prezzi)

Strenne «austere» anche nel disco

La politica delle cassette - In declino il disco letterario, mentre acquista sempre più respiro quello dedicato al folklore - Compiono i nastri preregistrati

La politica di maggiore autorità che ha quest'anno caratterizzato l'editoria libraria sembra voler contraddirigere, in occasione di queste feste di fine anno, anche l'editoria discografica, per la quale Natale e Capodanno, in misura ancora maggiore di quanto avviene per il libro, costituiscono la grande occasione di vendita.

La strenna natalizia, la tipica struttura discografica, è per tradizione la cassetta, cioè la raccolta di due, tre, quattro o più microsoli 33 giri in una scatola-album. Si può scegliere, infatti, fra due tipi di cassette: la cassetta formata semplicemente dalla raccolta di un gruppo di dischi, spesso già precedentemente editi, e la cassetta novità, improntata sul carattere di novità musicale. Ma, in entrambi i casi, le case discografiche hanno cercato di mantenere il prezzo in limiti più accessibili, il che, poi, corrisponde alla politica più generale che da un paio d'anni, almeno, contraddistingue buona parte del settore dei 33 giri.

Naturalmente, la cassetta novità, costituita da dischi registrati appartenenti a non ristampe, comporta un prezzo più alto: in la casca che quest'anno ha lanciato il maggiore numero di cassette novità, a carattere di lusso, ha creduto opportuno ridurre il prezzo organizzando l'invito alla sottoscrizione, valido fino al 14 gennaio prossimo, che consente di acquistare la cassetta con un certo sconto. I titoli di queste raccolte della Deutsche Grammophon sono certe alelettanti: ecco, infatti, la *Missa solemnis* di Beethoven, nell'interpretazione di Herbert von Karajan, in due *long playing* stereofonici (ma riproducibili anche con un giradischi monaurale), la cui cassetta viene ceduta a lire 6.400, nel periodo indicato, anziché a lire 8.400. Oppure *Tutte le Sonate per pianoforte*, compresa di Beethoven, pianista Wilhelm Kempff, 1 LP stereo a lire 27.500, anziché lire 46.200. O i concerti per organo di Haenel (con Müller Wenzinger) in 5 LP stereo a lire 16.000 (anziché lire 22.200) o i cinque LP mono del *Tristan e Isotta* di Wagner (Karl Böhm direttore) a lire 16.000 anziché lire 21.000. Il repertorio, come si vede, è abbastanza «popolare» per favorire l'iniziativa, anche se il pubblico più specializzato può a sua volta essere allestito dalla nuova interpretazione, dal carattere organico della raccolta, ecc.

Le cassette economiche, invece, sono praticamente raccolte di dischi già editi separatamente, sempre in collane economiche, e vendute con un ulteriore sconto. E' il caso dello *Invito alla musica della Voce del Padrone*, dieci dischi della collana, collana popolare in elegante custodia con testo illustrativo, offerto al prezzo di lire 15.000 (anziché lire 22.000) nell'edizione monaurale, e a lire 17.000 per quella stereo (ai prezzi indicati vanno aggiunte le tasse). Il «programma» va dalle *Quattro stagioni* di Vivaldi a vari *Preludi e Fughe* di Bach, a due *Sinfonie* di Mozart (fra cui la *Jupiter*), alla *Sesta di Beethoven* e, attraverso Brahms, Chopin, Ciaikovskij e Grieg ai capolavori della musica francese e russa. Naturalmente, l'«offerta» ha un preciso valore commerciale, di stimolo all'acquisto, ma ciascuno potrà più opportunamente scegliere a suo piacimento fra i singoli dischi finora editi, e sono numerosi in questa collana, o in quella collaterale dell'*Invito all'opera*, o nella nuovissima serie *Invito alla musica su 45 giri*, inaugurata dalla celebre *Toccata e fuga in remore* di Bach eseguita da Fernando Germani, e suddivisa sotto le etichette Voce del Padrone, Columbia e Capitol, a lire 750 più tasse.

A 33 giri, la RI-FL, oltre all'album del *Messiah* di Haenel (LP 62.300, lire 7.500 più tasse), ai *Cinque Concerti* di Beethoven, pianista Paul Badura-Skoda, direttore Hermann Scherchen (CS 62.000, lire 12.000) e all'arte della *Fuga nella versione orchestrale* dello stesso Scherchen (LP 62.400, lire 5.700), presenta, nella serie *«Mosaiico»*, un ampio repertorio classico, come la RCA nella nuova collana della *Victrola* (ogni LP stereo lire 1.980 più tasse) che offre una bella antologia di *Canzoni d'amore del Cinquecento*, (KVS 123, musiche di Des Pres, Vecchi, Azzarolo, Orlando di Lasso, Donato, Palestina, Castoldi), e, nella serie operistica, la *Robème* con Anna Moffo (2 dischi stereo, KVS 6010, lire 3.600 più tasse).

Dal *Gloria* di Vivaldi (di cui esistono due versioni) alla *faida di Cenerentola* (pubblicata, assieme a il *restito nuovo del Arciduca*, il *brutto anatocroccio* e *Le storie del circo*, in un LP della Fonit, lire 1.920) ai dischi *disneyland*, presentati da



Firenze, 4 novembre 1966: tre sequenze dell'alluvione di piazza S. Croce

Una cronaca dell'alluvione a Firenze

I GIORNI DEL DILUVIO

Una cronaca dell'alluvione a Firenze viene presentata dall'editore Sansoni nel volume *«Firenze. I giorni del diluvio»* (pp. 134, L. 1.000), in vendita nelle librerie e nelle edicole: «È autore Franco Kenini, un giornalista che è stato testimone diretto, ora per ora, della tragedia. Si tratta di un «reportage» indubbiamente coraggioso: stona, perciò, quel tanto di «sionismo» che improvvisamente trapassando gli argini e le spradie, e allargando le strade, le piazze e le case di molta parte della città nostra, ci cittadini e gli abitanti di questi ricolti di subiti terremoti con danni gravissimi, è cosa che può andare, ma la parola non vale a colorire veracemente le scene miserabili di che siamo stati testimoni. Pure siccome i padri nostri ne lasciarono dolorosa ricordanza de' guastamenti, arreccati dalle maggiori alluvioni del Novecento, così noi ci aiuteremo col buon volere di tramandare ai posteri una lanuida idea di quella colla quale è piaciuto all'eterna Giustizia per arca nei decreti affliggerne recente delibera».

Una serie di splendide foto grata, molte delle quali finora inedite, è un altro notevole pregi del volume: soprattutto dei resistori eventualmente passati dai destinatari dello smoggi, mentre le cartucce si possono ascoltare solo attraverso gli appositi mangianastri.

Daniele Ionio

m. ro.

La Mostra dell'Automodellismo al Museo della Scienza e della Tecnica di Milano

Le micro-auto da duecento all'ora

Una tecnica di notevole complessità e finezza è necessaria per costruire gli automodelli da competizione — Gli aspetti industriali e commerciali del fenomeno — I vecchi prototipi

Dopo aver allestito nel corso dell'autunno una Mostra dell'Automodellismo ed una del Modellismo Navale, il Museo della Scienza e della Tecnica di Milano presenta in questi giorni una Mostra di Automodellismo, forse il meno conosciuto dei tre, sia sul piano tecnico che su quello delle competizioni.

Anche l'automodellismo presenta come gli altri modellismi, differenti aspetti: il primo dei quali è ovviamente la ricostruzione su scala, sulla base di una documentazione tecnica precisa, di tipi di automobili del passato. E' di questo che va discorso: molti di oltre settant'anni si costituiscono automobili, e agli albori dell'automobilismo numerose erano le costruzioni artigianali, i modelli sperimentali, i prototipi rimasti tali, che presentano, ovviamente, un notevole interesse storico, e poi i quali non è sempre facile reperire una documentazione attendibile e completa.

E' comprensibile, quindi, come numerosi appassionati, tecnici o amatori, dedicano il loro tempo libero alla raccolta di questi automobili, ed a successive costruzioni di modelli precisi, che risultano di solito lunghi una trentina di centimetri, e cioè di dimensioni tali da permettere una ricostruzione precisa e fedele del prototipo in tutti i particolari visibili. E' altrettanto comprensibile che tali modelli siano poi raccolti in collezioni, e sovente esposti. Tale attività procede senza soste, sia perché aumenta sempre il numero di questi appassionati, sia perché sempre più numerosi sono i modelli di vettura che fanno la loro comparsa sulle strade e sulle piste.

Un secondo aspetto dell'automodellismo è quello più che attualmente commerciale, che fornisce modelli di piccole e medie dimensioni, di metalli e plastica, di pregevole fattura, destinati più che a collezionisti a modellisti per ragioni e a costituire tutt'al più oggetto di collezione.

La gamma di questi articoli è sempre più ampia, di anno in anno, e, a dire il vero, la loro fattura tende a farsi sempre più fine: è però sempre più indubbiamente a farsi sentire i criteri di dimensioni, di mettute e di costruzione.

E' in questo caso

che

non rimane altro che un ruolo di collezionista.

Nel campo dei modelli giocattolo, hanno una certa fortuna le «autopiste», e cioè piste di anello, ad un'altezza di circa 10 cm, anche per diversi metri, sulle quali corrono due o più automobili a motore elettrico, alimentate da un piccolo trolley alleggiato in una fenditura al centro dell'anello. Con rulli, si costituisce una pista di dimensioni di circa 10 cm di diametro, su scala di un tipo di serie, ma costruite in base a determinate formule, per raggiungere determinati scopi.

Questi automodelli sono destinati a correre su una pista circolare in cemento del diametro di m. 19,9 (giri corrispondono così a 500 metri) obbligati a percorrere una traiettoria circolare da un solido cavetto che li tiene al centro della pista, per aspetti di sicurezza e di maneggevolezza di tutto tipo, e cioè piccole automobili, lunghe una trentina di centimetri, ben lontane dalla riduzione su scala di un tipo di serie, ma costruite in base a determinate formule, per raggiungere determinati scopi.

Questi automodelli sono destinati a correre su una pista circolare in cemento del diametro di m. 19,9 (giri corrispondono così a 500 metri) obbligati a percorrere una traiettoria circolare da un solido cavetto che li tiene al centro della pista, per aspetti di sicurezza e di maneggevolezza di tutto tipo, e cioè piccole automobili, lunghe una trentina di centimetri, ben lontane dalla riduzione su scala di un tipo di serie, ma costruite in base a determinate formule, per raggiungere determinati scopi.

Questi automodelli sono destinati a correre su una pista circolare in cemento del diametro di m. 19,9 (giri corrispondono così a 500 metri) obbligati a percorrere una traiettoria circolare da un solido cavetto che li tiene al centro della pista, per aspetti di sicurezza e di maneggevolezza di tutto tipo, e cioè piccole automobili, lunghe una trentina di centimetri, ben lontane dalla riduzione su scala di un tipo di serie, ma costruite in base a determinate formule, per raggiungere determinati scopi.

Questi automodelli sono destinati a correre su una pista circolare in cemento del diametro di m. 19,9 (giri corrispondono così a 500 metri) obbligati a percorrere una traiettoria circolare da un solido cavetto che li tiene al centro della pista, per aspetti di sicurezza e di maneggevolezza di tutto tipo, e cioè piccole automobili, lunghe una trentina di centimetri, ben lontane dalla riduzione su scala di un tipo di serie, ma costruite in base a determinate formule, per raggiungere determinati scopi.

Questi automodelli sono destinati a correre su una pista circolare in cemento del diametro di m. 19,9 (giri corrispondono così a 500 metri) obbligati a percorrere una traiettoria circolare da un solido cavetto che li tiene al centro della pista, per aspetti di sicurezza e di maneggevolezza di tutto tipo, e cioè piccole automobili, lunghe una trentina di centimetri, ben lontane dalla riduzione su scala di un tipo di serie, ma costruite in base a determinate formule, per raggiungere determinati scopi.

Questi automodelli sono destinati a correre su una pista circolare in cemento del diametro di m. 19,9 (giri corrispondono così a 500 metri) obbligati a percorrere una traiettoria circolare da un solido cavetto che li tiene al centro della pista, per aspetti di sicurezza e di maneggevolezza di tutto tipo, e cioè piccole automobili, lunghe una trentina di centimetri, ben lontane dalla riduzione su scala di un tipo di serie, ma costruite in base a determinate formule, per raggiungere determinati scopi.

Questi automodelli sono destinati a correre su una pista circolare in cemento del diametro di m. 19,9 (giri corrispondono così a 500 metri) obbligati a percorrere una traiettoria circolare da un solido cavetto che li tiene al centro della pista, per aspetti di sicurezza e di maneggevolezza di tutto tipo, e cioè piccole automobili, lunghe una trentina di centimetri, ben lontane dalla riduzione su scala di un tipo di serie, ma costruite in base a determinate formule, per raggiungere determinati scopi.

Questi automodelli sono destinati a correre su una pista circolare in cemento del diametro di m. 19,9 (giri corrispondono così a 500 metri) obbligati a percorrere una traiettoria circolare da un solido cavetto che li tiene al centro della pista, per aspetti di sicurezza e di maneggevolezza di tutto tipo, e cioè piccole automobili, lunghe una trentina di centimetri, ben lontane dalla riduzione su scala di un tipo di serie, ma costruite in base a determinate formule, per raggiungere determinati scopi.

Questi automodelli sono destinati a correre su una pista circolare in cemento del diametro di m. 19,9 (giri corrispondono così a 500 metri) obbligati a percorrere una traiettoria circolare da un solido cavetto che li tiene al centro della pista, per aspetti di sicurezza e di maneggevolezza di tutto tipo, e cioè piccole automobili, lunghe una trentina di centimetri, ben lontane dalla riduzione su scala di un tipo di serie, ma costruite in base a determinate formule, per raggiungere determinati scopi.

Questi automodelli sono destinati a correre su una pista circolare in cemento del diametro di m. 19,9 (giri corrispondono così a 500 metri) obbligati a percorrere una traiettoria circolare da un solido cavetto che li tiene al centro della pista, per aspetti di sicurezza e di maneggevolezza di tutto tipo, e cioè piccole automobili, lunghe una trentina di centimetri, ben lontane dalla riduzione su scala di un tipo di serie, ma costruite in base a determinate formule, per raggiungere determinati scopi.

Questi automodelli sono destinati a correre su una pista circolare in cemento del diametro di m. 19,9 (giri corrispondono così a 500 metri) obbligati a percorrere una traiettoria circolare da un solido cavetto che li tiene al centro della pista, per aspetti di sicurezza e di maneggevolezza di tutto tipo, e cioè piccole automobili, lunghe una trentina di centimetri, ben lontane dalla riduzione su scala di un tipo di serie, ma costruite in base a determinate formule, per raggiungere determinati scopi.

Questi automodelli sono destinati a correre su una pista circolare in cemento del diametro di m. 19,9 (giri corrispondono così a 500 metri) obbligati a percorrere una traiettoria circolare da un solido cavetto che li tiene al centro della pista, per aspetti di sicurezza e di maneggevolezza di tutto tipo, e cioè piccole automobili, lunghe una trentina di centimetri, ben lontane dalla riduzione su scala di un tipo di serie, ma costruite in base a determinate formule, per raggiungere determinati scopi.

Questi automodelli sono destinati a correre su una pista circolare in cemento del diametro di m. 19,9 (giri corrispondono così a 500 metri) obbligati a percorrere una traiettoria circolare da un solido cavetto che li tiene al centro della pista, per aspetti di sicurezza e di maneggevolezza di tutto tipo, e cioè piccole automobili, lunghe una trentina di centimetri, ben lontane dalla riduzione su scala di un tipo di serie, ma costruite in base a determinate formule, per raggiungere determinati scopi.

Questi automodelli sono destinati a correre su una pista circolare in cemento del diametro di m. 19,9 (giri corrispondono così a 500 metri) obbligati a percorrere una traiettoria circolare da un solido cavetto che li tiene al centro della pista, per aspetti di sicurezza e di maneggevolezza di tutto tipo, e cioè piccole automobili, lunghe una trentina di centimetri, ben lontane dalla riduzione su scala di un tipo di serie, ma costruite in base a determinate formule, per raggiungere determinati scopi.

Questi automodelli sono destinati a correre su una pista circolare in cemento del diametro di m. 19,9 (giri corrispondono così a 500 metri) obbligati a percorrere una traiettoria circolare da un solido cavetto che li tiene al centro della pista, per aspetti di sicurezza e di maneggevolezza di tutto tipo, e cioè piccole automobili, lunghe una trentina di centimetri, ben lontane dalla riduzione su scala di un tipo di serie, ma costruite in base a determinate formule, per raggiungere determinati scopi.

Questi automodelli sono destinati a correre su una pista circolare in cemento del diametro di m. 19,9 (giri corrispondono così a 500 metri) obbligati a percorrere una traiettoria circolare da un solido cavetto che li tiene al centro della pista, per aspetti di sicurezza e di maneggevolezza di tutto tipo, e cioè piccole automobili, lunghe una trentina di centimetri, ben lontane dalla riduzione su scala di un tipo di serie, ma costruite in base a determinate formule, per raggiungere determinati scopi.

Questi automodelli sono destinati a correre su una pista circolare in cemento del diametro di m. 19,9 (giri corrispondono così a 500 metri) obbligati a percorrere una traiettoria circolare da un solido cavetto che li tiene al centro della pista, per aspetti di sicurezza e di maneggevolezza di tutto tipo, e cioè piccole automobili, lunghe una trentina di centimetri, ben lontane dalla riduzione su scala di un tipo di serie, ma costruite in base a determinate formule, per raggiungere determinati scopi.

Questi automodelli sono destinati a correre su una pista circolare in cemento del diametro di m. 19,9 (giri corrispondono così a 500 metri) obbligati a percorrere una traiettoria circolare da un solido cavetto che li tiene al centro della pista, per aspetti di sicurezza e di maneggevolezza di tutto tipo, e cioè piccole automobili, lunghe una trentina di centimetri, ben lontane dalla riduzione su scala di un tipo di serie, ma costruite in base a determinate formule, per raggiungere determinati scopi.

Questi automodelli sono destinati a correre su una pista circolare in cemento del diametro di m. 19,9 (giri corrispondono così a 500 metri) obbligati a percorrere una traiettoria circolare da un solido cavetto che li tiene al centro della pista, per aspetti di sicurezza e di maneggevolezza di tutto tipo, e cioè piccole automobili, lunghe una trentina di centimetri, ben lontane dalla riduzione su scala di un tipo di serie, ma costruite in base a determinate formule, per raggiungere determinati scopi.

Questi automodelli sono destinati a correre su una pista circolare in cemento del diametro di m. 19,9 (giri corrispondono così a 500 metri) obbligati a percorrere una traiettoria circolare da un solido cavetto che li tiene al centro della pista, per aspetti di sicurezza e di maneggevolezza di tutto tipo, e cioè piccole automobili, lunghe una trentina di centimetri, ben lontane dalla riduzione su scala di un tipo di serie, ma costruite in base a determinate formule, per raggiungere determinati scopi.

Questi automodelli sono destinati a correre su una pista circolare in cemento del diametro di m. 19,9 (giri corrispondono così a 500 metri) obbligati a percorrere una traiettoria circolare da un solido cavetto