

Un film dal romanzo di Dacia Maraini

«L'età del malessere» approda allo schermo



ROMA — Il romanzo di Dacia Maraini «L'età del malessere», premiato col «Formonte» nel 1962 è stato ridotto per il cinema dalla stessa Maraini e da Luciano Lucignani. I ruoli principali dei personaggi del romanzo sono stati affidati a Jean Sorel, Gabriele Ferzetti, Eleonora Rossi Drago e Claudio Gora. La protagonista femminile è interpretata dalla giovanissima attrice francese Haldie Halidé. Haide è una recentissima scoperta del cinema francese: ha già al suo attivo due film: «I giovani lupi» di Marcel Carné e «La collectioneuse» di Erick Rohmer. Nella foto: Dacia Maraini ritratta sul set mentre effettua la prima visita ufficiale per assistere alle riprese del « suo » film. Le è accanto il regista Giuliano Blagetti.

Nessuna grossa novità nè tra i cantanti nè tra le canzoni

Prende avvio in sordina il Disco per l'estate '68

Concessa a Corrado Pani la libertà provvisoria

FIRENZE, 24 marzo. Corrado Pani, nei dieci giorni trascorsi nel carcere delle Murate di Firenze, dove si era spontaneamente costituito venerdì 15 marzo, è stato rimesso in libertà nella tarda mattinata di oggi. Accogliendo l'istanza del suo difensore, avv. Ferruccio Ferrari Bravo, il magistrato ha concesso infatti la libertà provvisoria all'attore.

MILANO, 24 marzo. Il 21 aprile prenderà il via, alla radio, la quinta edizione del «Disco per l'estate», il concorso canzonettistico varato, come di consueto, dalla RAI-TV, evidentemente convinta che la musica leggera abbia ancora troppo poco spazio nei propri programmi. Saranno ben cinquanta le canzoni che concorreranno al titolo: scaglionate, esse verranno propinate spietatamente ai radioascoltatori tutti i giorni.

In più, nel corso del « lancio », ci saranno alcune trasmissioni televisive che avranno il compito di far da piattaforma spettacolare al concorso, finché, in una data non meglio precisata, al momento, il « Disco per l'estate » giungerà in giugno al « round » finale, composto,

come per il passato, di tre serate, nel corso delle quali saranno presentate, in riprese televisive, le ventiquattro prescelte dai radioascoltatori attraverso le cartoline-voto. Queste ventiquattro diventeranno, fra le quali una giuria formata dalla RAI-TV e formata anche da una giuria popolare, sceglieranno quella che dovrebbe costituire il « Disco per l'estate », titolo che, l'anno scorso, toccò a Jimmy Fontana con la « Mia serenata ».

A differenza degli scorsi anni, il « Disco per l'estate » sarà, probabilmente, presso il Casinò di St. Vincent, bensì negli studi torinesi della RAI-TV. Alcuni portavoce del mondo della canzone hanno presentato questo imminente fenomeno di dischi, di cantanti e di titoli, come un « cibus » di Sanremo, forse più lusinghiero, sul piano della resa commerciale, delle vendite dei dischi, di quanto lo sia stato Sanremo. Tuttavia, uno sguardo ai nomi dei cantanti che vi concorrono lascia molte perplessità sul merito spettacolare e artistico del « Disco per l'estate ».

Non si vuol sostenere che una manifestazione del genere debba solo far perno sui grossi nomi: ma il fatto è che gran parte di quelli in lizza sono proprio dei nomi minori e delle voci minori, che non costituiscono affatto un'alternativa ai divi.

Per una Pavone, un Celentano, un Morandi, un Villa, una Mina ed un Endrigo che possa, inaspettato, balzar fuori il successo. Riconferma, tuttavia, che anche stavolta non si è fatto nulla per stimolare qualcosa di nuovo, di originale e di intelligente, anche se proprio un Festival non legato a interessi esclusivamente privati, come lo è, invece, un Sanremo, ma organizzato addirittura dalla RAI, aveva, a dir poco, il diritto di stimolare.

Gli spettatori dovranno accontentarsi, per l'ennesima volta, di canzoni che ci promettono, in base ad una mancata possibilità di scelta da parte del pubblico, le cui cartoline-voto dovranno favorire candidati imposti.

Festival in sordina, dunque, anche se quanto mai strombazzato dagli allottaranti radiofonici. Almeno, per il passato, le casse discografiche si impegnavano ad offrire un cantante di rilievo per uno o due « second » dell'entità commerciale della casa discografica. Quest'anno, invece, salvo rarissime eccezioni, i discografici hanno preferito puntare tranquillamente su questo trampolino di lancio per far convergere l'attenzione del pubblico sui cantanti minori.

E la RAI-TV, non è cosa nuova, intende soddisfare necessariamente questi interessi.

Daniele Ionio

TELERADIO

A VIDEO SPENTO

TROPPO RISPETTO - e utile, sarebbe stata quella di una libera rilettura capace di restituire al pubblico televisivo contemporaneo la chiave più intima (una chiave rivista anch'essa in termini attuali), della grande leggenda greca: senza troppo badare, dunque, ad un rispetto formalista, testo e liberamente reinventandolo.

Altra possibilità - totalmente opposta - sarebbe stata quella di limitarsi a scegliere l'avventura americana nella spettacolarità delle singole vicende: un puro gioco di azioni, insomma. Una terza via - che è quella che sembrano aver scelto gli autori - è quella di una lettura didascalica, professorale, e sostanzialmente anonima. Qualcosa insomma che non scontenti quanti - sia pur vagamente - hanno conosciuto il testo, ma ed informi quanti lo ignorano (o l'hanno dimenticato). E' una lettura - evidentemente - che dimentica l'anima dell'opera per restituircene la forma; e nella quale il lavoro degli autori televisivi si riduce a quello di un divulgatore più o meno colto. E' questa, a nostro avviso, la soluzione più equitativa: nella quale necessariamente rischierano di disperdersi anche gli eventuali, non impossibili, tentativi di variazione di tonalità e di spunti di ricerca critica.

Non solo: anche su un piano semplicemente spettacolare, questa versione rischia di provocare il disprezzo di chi ha visto il testo originale. Com'è il caso, infatti, di questa prima puntata dove - malgrado una splendida Irene Pappas nel ruolo di Penelope - il racconto procede a fatica, immersa in una atmosfera rarefatta che vorrebbe forse essere « tragica », ma che è soltanto monotona.

vice

preparatevi a...

Storia di Torino

(Radio 1° ore 19,15)

Inizia la prima puntata di una lunga storia radiofonica di Torino (intitolata « Madama »), in ventisette puntate, dal lunedì al venerdì di ogni settimana. Giandomenico Giagni e Virgilio Sabel (registra) spazzeranno dagli inizi del secolo ai nostri giorni.

Rai TV programmi

- TV nazionale
10,30 Scuola media Scienze naturali Educazione artistica
11,30 Scuola media superiore Storia Elettronica generale
12,30 Sapere La civiltà cinese
13,00 In casa
13,25 Previsioni del tempo
13,30 Telegiornale
17,00 Giocagìo Programma per i bambini
17,30 Telegiornale
17,45 La TV dei ragazzi Gli amici dell'anno Pulcinella racconta
18,15 Tutti libri Settimanale di informazione libraria
18,45 Sapere Gli adolescenti
19,45 Telesport
20,30 Telegiornale
21,00 Viva Villa film
22,50 Prima visione
23,00 Telegiornale

- TV secondo
18,30 Non e mai troppo tardi Corso di inglese per adulti a 60 ore
19,00 Sapere Corso di inglese
21,00 Telegiornale
21,15 Il parere degli altri Dibattiti tra giornali esteri
22,15 Musica ragazzi Spettacolo di canzoni

- programmi svizzeri
18,15 PER I PICCOLI « M » per bambini
19,10 TELEGIORNALE
19,15 TV-SPOT
19,20 AI MARGINI DELLA STEPPA AFRICANA
19,45 TV-SPOT
19,50 OBIETTIVO SPORT
20,15 TV-SPOT
20,20 TELEGIORNALE
20,35 TV-SPOT
20,40 IL MONDO DI HOLLYWOOD « Betty Davis l'antidiva »
21,05 ENCICLOPEDIA TV - FAME NEL MONDO
22,15 PIACERE DELLA MUSICA Claude Debussy
22,45 L'INGLESE ALLA TV - « Walter e Coni e cronisti »

- radio NAZIONALE
Giornale radio, ore 7; 8; 10; 12; 13; 15; 17; 20; 23; 6,35: Corso di lingua francese; 7,10: Musica stop; 7,48: Leggi e sentenze; 8,30: Le canzoni del mattino; 9: La comunità umana; 9,10: Colonia musicale; 10,05: La Radio per le Scuole; 10,35: L'ora della musica; 11,30: Antologia musicale; 12,36: Sì e no; 13,70: Hit Parade; 13,54: Le mille lire; 14,45: Zibaldone italiano; 15,45: Album discografico; 16: Sorella radio; 16 e 25: Passaporto per un microfono; 16,30: Piacere ascolto; 17,05: Valigia sanitaria; 17,11: Una lotta per la corona; 17,15: Re inglesi di Shakespeare; 18,12: Cinque minuti di inglese; 18,18: I nostri mercati; 18,23: Per voi giovani; 19,15: Madama (prima puntata); 19,30: Luna-park 21: Concerto diretto da Elio Boncompagni; 22,05: Dito puntato

- SECONDO
Giornale Radio: ore 6,30; 7,10; 12,15; 13,30; 14,30; 15,30; 16,30; 17,30; 18,30; 19,30; 21,30; 22,30; 6,35: 8,45: Signori l'orchestra; 9,09: Le ore libere; 9,15: Romantici; 9,40: Album musicale; 10: Lo scialle di Lady Hamilton; di Vincenzo Talarico; 10,15: Jazz parigino; 10,40: Io e il mio amico Osva; 11,35: Lettere aperte; 11,41: Le canzoni degli anni '60; 13: Tutto da rifare; 13,35: Stella meridiana; Nancy Sinatra; 14: Le mille lire; 14,05: Juice-box; 14,45: Tarzazzza musicale; 15: Selezione discografica; 15,15: Il giornale delle scienze; 15,35: Canzoni napoletane; 16: Poemidiana; 17,35: Classe Unica; 18: Aperitivo in musica; 19: E arrivato un bastimento; 20: Il mondo dell'opera

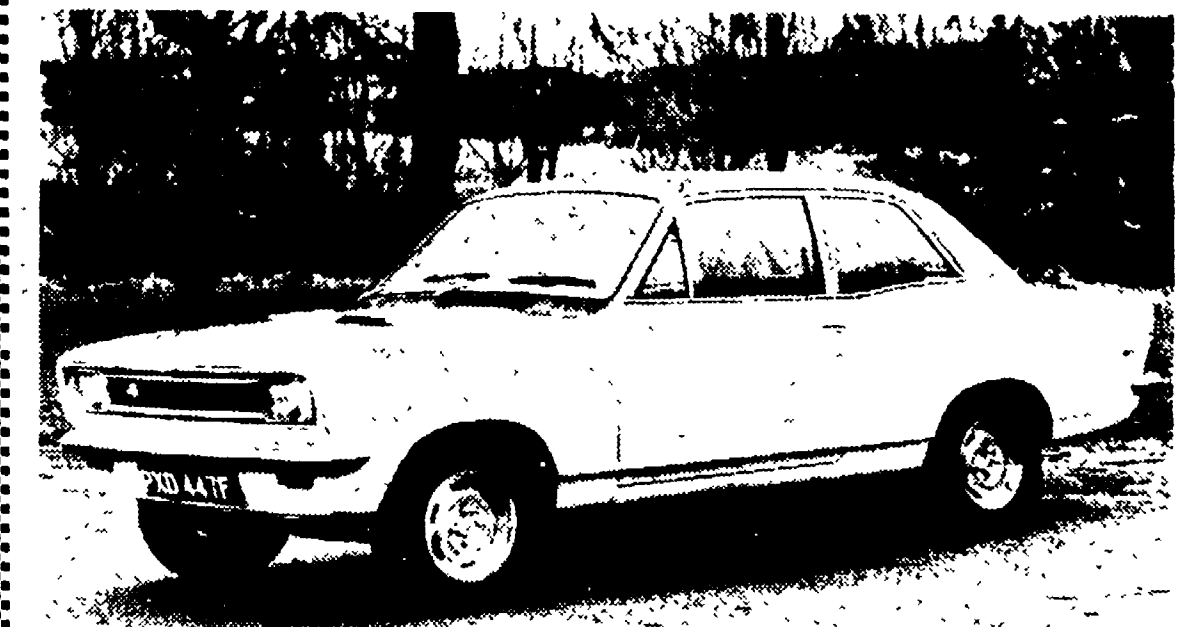
- TERZO
Ore 9,55: Conversazione; 10: Musica sacra; 10,35: W. A. Mozart; B. Bartok; 11,10: J. Sibelius; R. Strauss; 12,10: Tutti i Paesi alle Nazioni Unite; 12,20: F. Busoni; 13: Antologia di interpreti; 14,30: J. S. Bach; 14,50: Copolavori del Novecento; 15,30: Il Convitato di pietra; musica di G. G. Gazzaniga; 17: Le ciononie degli altri; 17,10: Giovanni Parselli; Furiosacco; 17,20: Corso di lingua francese; 17,45: W. Silvestrov; 18: Notizie del Terzo; 18,15: Quadrante economici

MAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTOCICLISTI AUTO AERONAUTICA MOTOCICLISTI AUTO AERONAUTICA MOTOCICLISTI

UN'ALTRA DELLE NOVITA' INGLESI AL SALONE DI GINEVRA

Dalla «Viva» della Vauxhall una GT con motore potenziato a 113 cavalli

La linea esterna rimane grosso modo quella della berlina - La vettura, il cui prezzo non è stato ancora fissato, supera i 160 chilometri orari



La versione Gran Turismo della Vauxhall « Viva »

Tra le vetture che hanno fatto il loro debutto ufficiale al Salone dell'automobile di Ginevra, particolare interesse ha suscitato - oltre alla nuova « Ventura » - un nuovo modello Vauxhall « Viva », che si è differenziato da quello già esistente, caratterizzato da un motore più potente e brillante. Le sue doti tecniche sportive rendono questa vettura particolarmente indicata sia per le gare di regolarità, oggi di moda, che per il « gran turismo ».

La nuova « Viva GT » conserva a grandi linee l'aspetto esterno della berlina « Viva », però con alcune modifiche di dettaglio, quali la calandra di disegno più semplice, il cofano motore di colore nero opaco con due prese d'aria, la parte posteriore - tra la fanteria - pure di colore nero opaco ed una sottile doppia riga di vernice, contrastante con quella della carrozzeria che percorre tutta la fiancata all'altezza della linea di cintura. Inoltre la « Viva GT » è equipaggiata con ruote cromate e pneumatici speciali. Questa nuova vettura si distingue anche per i due doppi tubi di scarico posteriori.

All'interno, la tappezzeria è di colore nero antiriflesso. Il volante a calesse, con rivestimento in pelle, è a due razze. Lo sterzo è della « GT » e di diverso disegno ed è più ricco della normale versione « Viva ». Si compone di sei strumenti circolari posti davanti al guidatore, di cui due - il contachilometri ed il contakilometri - di grandi dimensioni. Gli altri quattro sono: il termometro ac-

qua, il manometro olio, l'indicatore del livello carburante e l'amperometro. Sulla consolle centrale si trovano infine il termometro olio e l'orologio. La nuova « Viva GT » usufruisce del motore potenziato di quattro cilindri di 1975 cc. di cilindrata della gamma « Victor ». Il motore ha un rapporto di compressione di 9,5:1, due carburatori Stromberg 150 CD e sviluppa 113 CV (SAE) a 5400 giri/minuto.

Il cambio è a quattro marce sincronizzate con comando a cloche, dello stesso tipo di quello della « Ventura », che è stata pure presentata al pubblico al Salone di Ginevra. I freni sono a disco sulle ruote anteriori e a tamburo sulle posteriori, servosterzo. La nuova « Viva GT » adotta lo stesso sistema di sospensioni della normale « Viva », vale a dire avanguardista con molle elicoidali e trapezi oscillanti ed ammortizzatori idraulici telescopici a doppio effetto, mentre il rettilineo è ad assenti rigidi con 4 bracci oscillanti longitudinali, molle elicoidali ed ammortizzatori idraulici telescopici a doppio effetto. Le molle elicoidali e gli ammortizzatori hanno una taratura diversa da quella della « Viva » normale, ma il sistema di sterzo è stato mantenuto inalterato. Il costruttore non indica le prestazioni della vettura « Viva GT », comunque supera i 160 km. orari. Anche il prezzo della « GT » non è stato ancora fissato. Dovrebbe essere superiore a 1 milione 500.000 lire.

Meno auto immatricolate nella prima quindicina di marzo

Nel periodo 1-15 marzo '68, secondo i dati rilevati in via provvisoria dall'ufficio statistico dell'ACI, sono stati iscritti al Pubblico registro automobilistico 57.598 autoveicoli nuovi di fabbrica e così ripartiti: 50.592 vetture, 94 autobus, 380 autoveicoli industriali, 3.532 motoveicoli.

Nella prima quindicina di marzo '57 risultarono iscritti al PRA 66.016 autoveicoli suddivisi in 58.117 autoveicoli, 67 autobus, 311 autoveicoli industriali, 4.721 motoveicoli.

Pertanto nei primi 15 giorni di marzo di quest'anno rispetto al corrispondente periodo dell'anno precedente si è registrata una diminuzione di 8.418 unità pari al 12,75%.

In particolare risulta una diminuzione di 7.525 unità, pari al 12,95%, per le autoveiture.

33 innovazioni alla vettura cecoslovacca

Garantito per 100.000 Km. il motore della Skoda «1000 MB»

Migliorati la linea, la visibilità e il comfort

IN OCCASIONE DEL SALONE dell'automobile di Ginevra - prima grande manifestazione automobilistica del 1968 - la Skoda ha approntato ben 33 aggiornamenti al modello «1000 MB». La prima modifica riguarda la carrozzeria, in particolare per quanto concerne la parte posteriore del tetto. Il lunotto infatti si presenta ora di maggior ampiezza, consentendo una visione panoramica dell'ambiente circostante, senza compromettere la tradizionale solidità della vettura, in quanto i montanti posteriori sono stati irrobustiti.

A loro volta le modanature poste nella parte frontale, sono ora inossidabili e quindi molto più resistenti agli agenti atmosferici. Da questo punto di vista, tutta la carrozzeria è stata rivisitata, in modo da renderla inattaccabile anche nei punti più nascosti ed inaccessibili.

ANCHE IL COMFORT della «1000 MB» è stato migliorato. Le tappezzerie sono nuove, come del resto le imbottiture e la conformazione dei sedili. Ma le innovazioni di maggior portata riguardano i gruppi meccanici, ad cominciare dal motore, il cui blocco cilindri è stato considerevolmente rinforzato, tanto è vero che grazie ad un nuovo sistema d'ingranaggio dei cuscinetti di biella, esso può superare impunemente i 100.000 km, senza che sia necessario alcun lavoro di manutenzione.

Anche il raffreddamento del motore è stato reso più efficace; a tale scopo sono stati ridisegnati il radiatore dell'acqua ed il carter dell'olio.

ALTRE INNOVAZIONI (e ricordiamo solo qualcuna), riguardano l'adozione di un tenditore, molto più silenzioso, per la catena di distribuzione, un nuovo filtro dell'aria, nuovi cilindretti dei freni e un limitatore di pressione sulle ruote posteriori che evita il bloccaggio delle ruote stesse, aumentandone nel contempo l'effetto frenante.

Un'interessante innovazione della Vigentini

L'elica a passo variabile usata per i motori marini



Una nozione nota in aeronautica ormai da oltre trent'anni è stata sfruttata da una ditta milanese di motonautica. Ci riferiamo all'elica a passo variabile. La ditta costruttrice dei motori marini è la «Vigentini» la cui produzione è costituita da 5 motori uno dei quali elettrico e gli altri a scoppio, con una potenza variabile da 3 a 24 cavalli. Il passo variabile è applicato finora, a richiesta, a tre di questi motori, il «Wasserfall» da 3 e da 4 HP e il «Polaris» da HP 7 e mezzo. La ditta ne sta studiando l'applicazione anche sui motori più potenti, che sui motori più potenti.

L'innovazione è interessante, in quanto con una diversa incidenza delle pale dell'elica si può sfruttare il motore in ogni condizione di carico e di velocità. A pieno carico, l'incidenza (cioè la curvatura delle pale rispetto all'acqua) sarà maggiore, viceversa sarà minore per un carico inferiore. Si può anche ottenere un'incidenza negativa, che equivale ad una retromarcia.

Tutti i motori della «Vigentini», anche quelli venduti prima dell'innovazione, sono predisposti per accogliere il semplice meccanismo per il passo variabile. I prezzi sono molto accessibili: 95 mila lire il motore elettrico; 114 mila lire il «Kiwi» idrogetto da 3 HP; 114 mila lire il «Wasserfall» (a elica) da 3 cavalli e 124 mila quello da 4 HP; 210 mila lire il «Polaris» da 7 cavalli e mezzo; 385 mila lire per il «Tallun», sia da 18 che da 24 cavalli. Con il passo variabile, il prezzo del «Wasserfall» e del «Polaris» viene aumentato di 9 mila lire.

Nella foto in alto: l'elica in occasione di marcia avanti; nella foto in basso: l'elica in posizione di retromarcia.

Costruito all'Istituto aeronautico di Kazan

E' sovietico l'aeroplano più piccolo del mondo



Il minuscolo aereo del mondo l'hanno forse costruito i sovietici: alcuni studenti sovietici, per la precisione, allievi dell'Istituto aeronautico di Kazan. L'aereo si chiama «Pipper Cherokee», con il quale è possibile atterrare pressoché su qualsiasi terreno. La sua velocità può raggiungere i 230 km. orari, grazie ai 150 cavalli del suo motore a 4 cilindri.

Prima giornata nazionale del Motociclismo

La rivista «Motociclismo» ha organizzato, in collaborazione con la Fiera di Milano, la Prima Giornata nazionale del Motociclismo. Alla manifestazione saranno presenti 350 persone che la mattina del 21 aprile si porteranno al Castello Sforzesco a bordo di ciclomotori delle case Innocenti, Piaggio, Agrati-Garelli, Motomoto, Moto Guzzi. Di qui raggiungeranno la zona della Fiera all'Enfiteatro.

La manifestazione - sono previsti vari premi per i partecipanti - ha lo scopo di dimostrare le doti di maneggevolezza e di minimo ingombro dei ciclomotori nel traffico cittadino.

ventisette di Giancarlo Burbino

A collection of cartoon panels by Giancarlo Burbino. The panels feature characters in various situations, with humorous dialogue. One panel shows a character saying 'ERO IN UFFICIO, E IL DIRETTORE MI CHIAMA CON IL CITOFONO...'. Another shows a character saying 'MI DICE SE INVITATO CON ME VACANZA! MI SBATTE UNA SELLA SULLA SCHIENA E MI MONTA CAVALCIONI!'. A third shows a character saying 'E IO CON LUI IN SELLA CORREVO PIU' FORTE CHE POTEVO INTORNO ALLA SUA SCRIVANIA'. A fourth shows a character saying 'DOPO ORE DI CORSA E DI FRUSTATE, MI ORDINA: "PORTAMI IN CONTABILITA'!".