Le Kessler in convalescenza

Alice ed Ellen tornano a casa

MILANO — Alice ed Ellen Kessler, le note gemelle tedesche che avevano interrotto le recite di « Viola, Violino e Viola d'amore » in seguito ad un attacco di epatite e che erano state ricoverate alla clinica Capitanio, hanno lasciato ieri la casa di cura ormai completamente ristabilite. Sono partite alla volta di Monaco di Baviera ove trascorreranno un periodo di convalescenza in casa della madre. Nella foto: le gemelle Kessler mentre lasciano la clinica Capitanio.

discoteca

di DANIELE IONIO

IL CAPOLAVORO DEGLI STONES

E' un fenomeno singolare e senza precedenti quello dei Beatles e dei Rolling Stones, due complessi che, all'apice del successo e della popolarità, anzichè standardizzarsi e commercializzarsi, hanno compiuto una coraggiosa evoluzione in senso tutto musicale, anche a costo, come sta avvenendo soprattutto per i secondi, di perdere una porzione di pubblico. Il primo passo verso un approfondimento e raffinamento dei suoni originari del beat è legato a *Revolver* dei Beatles: tuttavia, ancora una volta, gli Stones sono arrivati, adesso, molto più in là dei Beatles. Dopo gli incerti *Aftermath* e *Between the Buttons* — che possono considerarsi come momento di transizione, gli Stones presentano ora quello che ben può considerarsi il loro capolavoro, *Their Satanic Majesties Request*, distribuito in Italia nell'originale veste inglese, con copertina tridimensionale ed illustrato in modo elegante e divertente. Mentre i Beatles sono rimasti legati, pur nell'ambito di una nuova ricerca di suoni, all'opera compiuta in senso tradizionale, a carattere narrativo, gli Stones hanno totalmente svincolato la loro musica dalle strutture tradizionali.

Ogni pezzo dell'album è musica che sembra partire da zero e che rinuncia ad autodefinirsi, inventandosi passo per passo: l'effetto complessivo è impressionante per la ricchezza di soluzioni e suggestioni sonore senza precedenti in questo campo e l'edizione stereo del disco, evidenzia il carattere ipnotico (ed anche psichedelico) di questa libera musicalità, nel corso della quale possiamo anche ritrovare a tratti elementi dei primi Stones, come la tipica voce ambiguamente insultante e derisoria di Mick Jagger in *Citadel* (Decca stereo 33 giri TXS 103).

Sempre in campo inglese, la Alan Price Set ci riporta ad una musica ben più convenzionale, come quella raccolta nel 33 giri *A Price on His Head* (Decca LKL 4907): sono in pratica dei blues, ma Price non rinnova il linguaggio negro-americano, così come, invece, avviene in tutto il nuovo filone del blues britannico che va da John Mayall ai Cream di Eric Clapton. In campo psichedelico, invece, poichè il termine è ormai di gran moda, a disco segue disco, come l'antologia che fa perno sul tranquillissimo successo di Scott McKenzie, *San Francisco*, e che accanto a *Lady Friend* dei Byrds, schiera materiale piuttosto legato al rhythm and blues, come *Mama* dell'eccellente cantante negro-americana di blues Big Maybelle, o *No Thanks* dell'inglese Georgie Fame. Vero o presunto psichedelico, il disco è pregevole per la presenza, inoltre, di Dylan, Paul Revere, Simon and Garfunkel, Aretha Franklin ed altri (CBS 63240).

IL MITO DEL VINO

Il vino e gli ubriachi hanno fornito, in passato, parecchi spunti alle canzoni; ed oggi che l'alcool ha ceduto il posto alle droghe, ecco improvviso il successo in America di una facile e fischiettabile canzoncina che rinnova il mito della bottiglia di vino: *The Bottle of Wine*, un pezzo destinato ad imporsi anche da noi. Il complesso è quello dei Fireballs (Stateside 45 giri QSS 1101). Gli Amen Corner inglesi riconfermano invece il loro gusto per le note cupe in *Satisnek the Job's Worth* e nel più cantabile *Bend Me, Shape Me* (Deram 45 giri 172).

RITORNO DI DYLAN E JANNACCI

Dopo circa due anni di silenzio, Bob Dylan si ripresenta sulla scena con il nuovissimo 33 giri *John Wesley Harding* (CBS stereo S 63252), dove il poeta-cantante americano sembra abbracciare il filone del « country e western » ed aver semplificato il proprio linguaggio, ma non a scapito del suo mordente; sono bellissime ballate, con un intelligente impiego del recitativo basato sui fonemi tipici americani in quella di *Frankie Lee and Judas Priest*, mentre in *I Dreamed I Saw St. Augustin* ritroviamo l'inconfondibile piega amara della sua voce. Risvolto amaro anche nel tono divertito e scanzonato di Enzo Jannacci che si riconferma, dopo un certo silenzio, uno dei nostri più validi interpreti in *Vengo anch'io*, che sta ottenendo un buon successo, e *Giovanni, telegrafista* (ARC 45 giri AN 4138).

TELERADIO

A VIDEO SPENTO

SBANDAMENTO COMPRENSIBILE - *Sembra che le prime puntate di* Quelli della domenica *non abbiano strappato al pubblico un indice di gradimento molto alto. Vale a dire che soprattutto la novità delle sofisticate presentazioni di Paolo Villaggio non è stata ben accettata ed ha costretto al pollice verso. Questo giudizio non ci sorprende. Paolo Villaggio, infatti — e lo ha riconfermato nell'edizione di ieri — non rispetta le regole consuete ai presentatori televisivi italiani (nemmeno quelle, già più elastiche, del Pippo Baudo che lo ha preceduto nello* show *della domenica pomeriggio). Il nuovo* show-man, *in realtà, sta tentando di portare in televisione il taglio ed il ritmo del cabaret (da cui proviene, e con un certo successo); un ritmo certamente adatto — in linea di teoria — allo strumento televisivo. E' ovvio, che, in questo rinnovamento, egli si scontri con un pubblico il cui gusto è stato condizionato per anni dai Bongiorno e dai Tortora; un pubblico il quale ha necessariamente bisogno di un certo rodaggio prima di poter accettare (semmai dovesse accettarlo) questo inconsueto e meno sdolcinato rapporto col suo interlocutore televisivo. Ma c'è dell'altro. Nel passaggio dal cabaret al teleschermo, Villaggio — o più precisamente Marchesi, Terzoli e Vaime, autori dei testi — stanno commettendo un grave errore: di giocare su una forma di umorismo astratto, totalmente sfrondato da ogni riferimento alla realtà; ammenochè non si tratti di allusioni e reminiscenze culturali che necessariamente restringono la cerchia della comprensione. Costretti dalla censura televisiva (e comunque ben disposti a subirla) i protagonisti di* Quelli della domenica *sperano di poter rinnovare la forma, mantenendo inalterata la sostanza. Fanno dell'umorismo stantio e futile, in uno stile che invece ha bisogno di « aggredire » il pubblico ben oltre la sapienza del gesto e della pausa mimica. Chiuso in questo vicolo cieco, Villaggio non ha molte vie di uscita: il suo stile — certamente difficile, secondo un calcolo comparativo con i suoi colleghi — diventa ancor più incomprensibile. Col rischio che, dopo questo tentativo di andare avanti, i dirigenti televisivi, trovino un buon pretesto per tornare rapidamente indietro.*

QUASI IL RIDICOLO - *Se la seconda puntata dell'*Odissea *non è sprofondata nel ridicolo, certo v'è andata molto vicino. E in più di una occasione. Valga, per tutte, una sequenza: il dialogo fra Ulisse e Calipso. Qui il poema di Omero tocca una delle sue punte più alte e risolutive. Ulisse rifiuta l'immortalità; sceglie di essere uomo, nella gioia e nella sofferenza, nella delusione e nell'esaltazione. I soldi americani di De Laurentiis come han ridotto questa scena? Il più efficace termine di riferimento che ci venga alla mente è quello di* Carosello. *Davvero. In quella Calipso sofisticata come una copertina di una rivista femminile di moda, tutto si può riconoscere tranne che l'esemplificazione narrativa di un dialogo morale di altissimo livello, l'antagonista nel dialogo con l'umano rappresentato da Ulisse. Quella Calipso, a nostro avviso, può tutt'al più fare pubblicità al « detersivo che lascia le mani morbide ». Il rimanente della storia è andato di conseguenza.*

g. c.

preparatevi a...

Dibattito sul Mezzogiorno

(TV 2° ore 22)

Il gruppo di corrispondenti stranieri che abbiamo visto la settimana scorsa riuniti attorno a un tavolo per discutere dell'economia italiana — il sovietico Ermakov, il tedesco Lampe, il francese Merlino, l'inglese Nichols e l'americano Wollemborg — tornano stasera a incontrarsi per discutere sul Mezzogiorno d'Italia. Il tema è molto interessante: speriamo che la discussione sia meno generica ed evasiva di quella della settimana scorsa.

RAI TV programmi

TV nazionale

10,30 Scuola media
Storia
Applicazioni tecniche

11,30 Scuola media Superiore
Educazione civica
Radioelettronica

12,30 Sapere
La civiltà cinese

13,00 In casa

13,25 Previsioni del tempo

13,30 Telegiornale

17,00 Giocagiò

17,30 Telegiornale

17,45 La TV dei ragazzi
a) Gli amici dell'uomo
b) Pulcinella racconta

18,45 Tuttilibri
Settimanale di informazione libraria

19,15 Sapere
Gli adolescenti
7ª puntata

19,45 Telesport

20,30 Telegiornale

21,00 Venere imperiale
Film

22,50 Prima visione

23,00 Telegiornale

TV secondo

18,30 Non è mai troppo tardi
Il corso di istruzione popolare per adulti analfabeti

19,00 Sapere
Una lingua per tutti
Corso di inglese

21,00 Telegiornale

21,15 Sprint
Settimanale sportivo

22,00 Il parere degli altri
Dibattiti tra giornalisti esteri

programmi svizzeri

15,45 Da Berna VISITA UFFICIALE DI S. M. RE OLAF DI NORVEGIA
18,15 PER I PICCOLI
19,10 TELEGIORNALE
19,15 TV-SPOT
19,20 L'UMANITA' ALLA PROVA Miseria e abbondanza
19,45 TV-SPOT
19,50 OBIETTIVO SPORT
20,15 TV-SPOT
20,20 TELEGIORNALE
20,35 TV-SPOT
20,40 IL REGIONALE
21,20 IL MONDO DI HOLLYWOOD
21,40 « FRIVOLIDAD » Varietà
22,20 PIACERI DELLA MUSICA
22,55 L'INGLESE ALLA TV
23,10 TELEGIORNALE

radio

NAZIONALE

Giornale radio, ore 7, 8, 10, 12, 13, 15, 17, 20, 23; 6,50: Per sola orchestra; 8,30: Le canzoni del mattino; 9: La comunità umana; 9,10: Colonna musicale; 10,05: La Radio per le Scuole; 11,30: Antologia musicale; 12,05: Contrappunto; 13,20: Hit parade; 14 e 45: Zibaldone italiano; 15,35: Il linguaggio della liturgia quaresimale; 15,45 Album discografico; 16: Sorella radio; 16 e 30: Piacevole ascolto; 17,05: I Re inglesi di Shakespeare; 18,15: Sui nostri mercati; 18,20: Per voi giovani; 19,12: Madamin, di Gian Domenico Giagni e Virgilio Sabel; 19,30: Luna-park; 20,15: Il convegno dei cinque; 21: Concerto diretto da Arturo Basile; 22,20: Musiche di Claudio Monteverdi.

SECONDO

Giornale radio: ore 6,30, 7,30, 8,30, 9,30, 10,30, 11,30, 12,15, 13,30, 14,30, 15,30, 16,30, 17,30, 18,30, 19,30, 21,30, 22,30; 6,35 Svegliati e canta; 8,45: Signori l'orchestra; 9,15: Romantica; 10: Lo scialle di Lady Hamilton; 10,15: Jazz panorama; 10,40: Alberto Lupo presenta lo e la musica; 11,41: Canzoni degli anni '60; 13: Settimanale sportivo; 13 e 35: Stella meridiana; 14,05: Juke-box; 15: Selezione discografica; 15,15: Il giornale delle scienze; 15,35: Canzoni napoletane; 16 Pomeridiana; 17 e 35 Classe unica; 18,55: Sui nostri mercati; 19 E' arrivato un bastimento, 19,55 Punto e virgola, 20,06 Il mondo dell'opera; 21: L'Italia che lavora; 21,10: New York '68; 22: Musica da ballo

TERZO

Ore 9,55: Annunzio Cervi; 10: Musica sacra; 10,45: G. Fauré e S. Prokofiev; 11,25: F. Liszt; 11,55: G.P. Telemann; 12,10: Tutti i Paesi alle Nazioni Unite; 12,20: Musiche di Ferruccio Busoni; 15: E. Grieg; 15,15: Salomè, di Riccardo Strauss; 17,10. Giovanni Passeri: Fuorisacco; 17,20: Corso di lingua francese; 17,40: N. Paganini; 18,15 Quadrante economico; 18,45: Piccolo pianeta; 20,30: Memorandum di Vaclav Havel; 22: Il giornale del Terzo; 22,30: La musica, oggi; 23: Rivista delle riviste.

ECCEZIONALI PRESTAZIONI OTTENUTE CON UN PROTOTIPO APPLICATO AD UNA VETTURA ALFA ROMEO

Meno consumo e più ripresa con l'apparato che trasforma ad iniezione motori a carburatore

L'impianto può essere praticamente applicato su tutte le automobili con motore a 4 cilindri e a 4 tempi da 1000 a 2000 cc senza particolari strumentazioni - La spesa può essere rapidamente ammortizzata - Tra i vantaggi del brevetto dell'ingegner Mastropaolo l'eliminazione del CO dai gas di scarico

Il problema dell'alimentazione di un motore pluricilindrico mediante un carburatore unico, posto a monte di un collettore suddiviso in tanti condotti quanti sono i cilindri, viene sempre risolto con una soluzione di compromesso, che tende a ridurre gli effetti negativi prodotti da una serie di fenomeni tra loro contrastanti. Anche nel migliore dei casi vi è almeno un cilindro che aspira una miscela aria-benzina più ricca di frazioni pesanti del combustibile; questo solo fatto implica l'adozione di accorgimenti che aumentano il consumo del carburante rispetto all'effettiva resa del motore.

L'attenzione degli studiosi e dei tecnici si è quindi, da tempo, rivolta verso lo obiettivo di attuare la realizzazione pratica ed economica dell'alimentazione, mediante l'iniezione del combustibile finemente polverizzato e correttamente dosato in rapporto al peso dell'ossigeno introdotto, coll'aria aspirata, ad ogni ciclo in ciascun cilindro. La soluzione dei numerosi e complessi problemi fisici e meccanici, soprattutto per quanto attiene alla regolazione e alla dosatura delle miscele, è resa più ardua dalla necessità di realizzare apparati relativamente semplici e di facile manutenzione, alla portata di un buon autoriparatore, praticamente ed economicamente convenienti per l'automobilista in genere.

In questo quadro positivo va esaminato l'apparato ad iniezione ideato e realizzato dall'ingegnere G.C. Mastropaolo, un tecnico milanese molto noto in campo automobilistico e valido collaboratore del nostro giornale.

L'attuale soluzione costruttiva dell'apparato a iniezione brevettato dall'ing. Mastropaolo è stata studiata e progettata, con criteri di produzione di serie, per alimentare motori a quattro cilindri e a quattro tempi da 1000 e 2000 cc. Il sistema, naturalmente, è valido per qualsiasi tipo di motore.

La dote pratica fondamentale dell'impianto è, a nostro giudizio, quella di sostituire il carburatore senza modifiche al motore di serie: basta applicare, coassialmente all'esistente puleggia a cingolo trapezoidale una puleggia a cinghia dentellata, per trasmettere il moto al congegno di dosatura e pompaggio del carburante. Ogni singolo elemento del congegno, inoltre, alimenta una coppia di cilindri.

Dopo essere stato costruito in ogni sua parte dalla Soc. G.T. di Baranzate di Bollate — che sembra interessata al lancio sul mercato del ritrovato — a dimostrazione della facilità di montaggio e di trasformazione, quindi, in vettura ad iniezione di una vettura di serie a carburatore, l'apparato dell'ing. Mastropaolo è stato installato a bordo di un'Alfa Romeo « Giulia » 1300 TI.

L'installazione del prototipo dell'apparato è stata effettuata nell'officina di autoriparazioni Angelo Gatti. Il titolare ha proceduto all'installazione e alla messa a punto senza particolari strumentazioni.

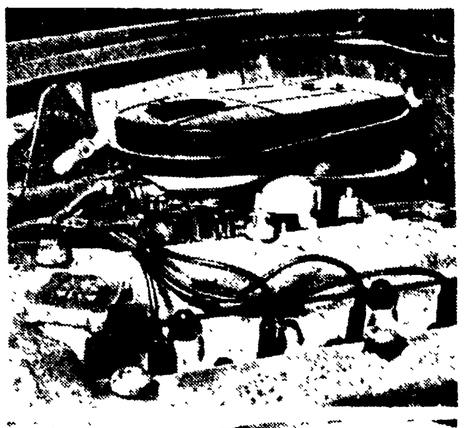
Sulla « Giulia » l'apparato stesso ha già superato con successo tutte le prove comparative di consumo e di resa (ripresa e velocità) rispetto all'alimentazione con il carburatore tradizionale.

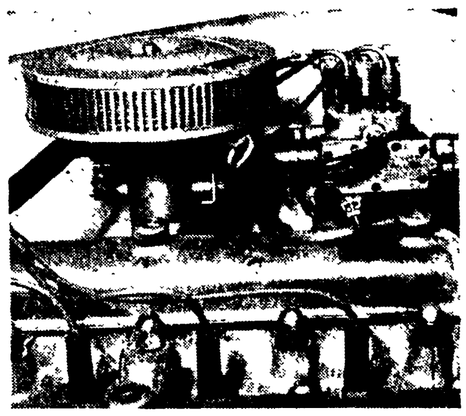
Il km. con partenza da fermo è stato percorso, ad esempio, in 32"5 alla media di 110,769 km/h, contro i 34"9 effettuati con la stessa auto col carburatore; ha raggiunto i 100 km/h, con partenza da fermo e mantenendo costante il limite di 5000 giri/1' per ogni marcia intermedia, in 18"14 contro i precedenti 22"30.

Con un litro di combustibile alla velocità di 125 km/h raggiunti con partenza da fermo, ha percorso km. 10,3 contro i km. 7,4 percorsi nelle stesse condizioni col carburatore, facendo registrare il rilevante risparmio di L. 5 al chilometro. Per questo solo fatto, non tenendo conto degli altri rimarchevoli vantaggi, un apparecchio di questo tipo, che costasse sulle 120 mila lire verrebbe ammortizzato con una percorrenza di circa 24 000 chilometri.

Al banco di prova, il motore della « Giulia » 1300 TI, con valvole a farfalla tutta aperta, ha fornito una prestazione superiore al carburatore per l'intero arco della curva di potenza, erogando a 6300 giri/1' una potenza di 88 CV con un incremento, rispetto al carburatore, di 7 CV circa e una diminuzione del consumo specifico da 230 a 220 gr/CVh. Ai regimi intermedi (3000-4000 giri) il consumo specifico è sceso da 230, 240, 246 gr/CVh rispettivamente a 195, 200, 204 gr/CVh.

Il sensibile miglioramento delle condizioni nelle quali si forma la miscela aria-benzina e la successiva corretta combustione producono il fenomeno positivo dell'eliminazione dell'ossido di carbonio (CO), come si rileva dall'analisi dei gas di scarico dopo l'applicazione dell'apparato ad iniezione.





Nella foto in alto: come si presenta il vano motore della Giulia 1300 TI di serie; nella foto in basso: il vano motore con l'apparato dell'ing. Mastropaolo.

QUANDO SI POSSIEDE L'IMBARCAZIONE

Che cosa occorre per guidare barche con motore entro e fuoribordo

Sono esenti da tasse soltanto i motori fuoribordo sino a 12-15 CV effettivi e inferiori a 6 CV fiscali

Stiamo entrando nella stagione propizia per le corse sul mare o sui laghi ed è quindi opportuno ricordare quali sono i requisiti necessari per la guida di un motoscafo.

Chi si accinge a pilotare uno scafo arredato con motori fuoribordo sotto il mezzo litro o di potenza inferiore agli 11 CV, non ha bisogno di nessun documento; se invece va al di là di questi limiti o lo scafo è del tipo « entrobordo » per poter pilotare deve munirsi della « patente di abilitazione » a condurre motoscafi.

I documenti che bisogna presentare per ottenere la patente, tenuto conto che l'età minima per l'abilitazione è di 18 anni, sono i seguenti:

1) Domanda in carta da bollo da 400 lire;

2) Certificato medico con foto del candidato vistata dall'ufficiale sanitario (il certificato, tanto per le acque marittime che per quelle interne, non deve essere anteriore di 3 mesi e il candidato non deve essere affetto da malattia, deve avere campo visivo e senso cromatico normali, acutezza visiva complessiva di 14 decimi anche con lenti, udito normale);

3) Certificato di cittadinanza italiana in carta da bollo;

4) Certificato di nascita in carta da bollo. Se la richiesta della patente è fatta per le acque interne (fiumi e laghi) questo certificato è costituito dal certificato penale e di residenza sempre in carta da bollo;

5) Per i minorenni occorre il consenso dei genitori.

Per ottenere la patente, naturalmente, bisogna superare anche le prove teoriche e pratiche e pagare la tassa di duemila lire all'Ufficio del Registro.

Le materie d'esame sono: nozioni teoriche sul motore e sugli organi di manovra, precedenza, disposizioni internazionali per evitare collisioni, luci e segnalazioni marittime, prove pratiche di messa in moto, rotazione da fermo, lancio con virate, attracchi, avvicinamento e allontanamento da ostacoli, accostamenti ad arenili, nozioni sulla manutenzione del mezzo.

Passiamo ora a considerare cosa occorre quando si usa una « barca » propria. Anzitutto è necessario la immatricolazione, che fa le veci della targa automobilistica, la licenza e i certificati.

Per l'immatricolazione occorrono i seguenti documenti:

1) Licenza di navigazione per l'imbarcazione a motore destinata ad uso privato;

2) Licenza da diporto (non è richiesta per le acque interne);

3) Certificato concernente l'uso del motore (che riguarda solo le imbarcazioni con motore fuoribordo);

4) Certificato di stazza (per le acque interne, anche questo documento non è necessario);

5) Dati dell'immatricolazione (e cioè la sigla della città e il numero di matricola scritti a poppa sui fianchi);

6) Ricevuta comprovante l'avvenuto pagamento della tassa di circolazione;

7) Inventario della dotazione accessorista (solo per le imbarcazioni stazzanti più di 10 tonnellate).

Su ogni imbarcazione a motore, anche fuoribordo, con più di mezzo litro di cilindrata ci deve essere: la retromarcia; una coppia di remi; una barra di rispetto per il timone; un salvagente anulare con nome e dati di immatricolazione dello scafo; un numero di cinture di salvataggio pari a quello degli occupanti effettivi; una dotazione anti-incendio costituita da un paio di sacchetti di sabbia, una coperta e soprattutto un estintore; una dotazione minima per lo svuotamento della sentina e cioè una pompa a mano o elettrica e una sassola (il grosso cucchiaio di legno che si adopera per buttar l'acqua fuori bordo); una sagola di almeno 20 metri; un ancorotto; fanali a luci di via regolamentari; e cioè un fanale bianco centrale anteriore e uno posteriore, un fanale verde a destra e uno rosso a sinistra; un segnale acustico.

Infine il bollo che va pagato bimestralmente.

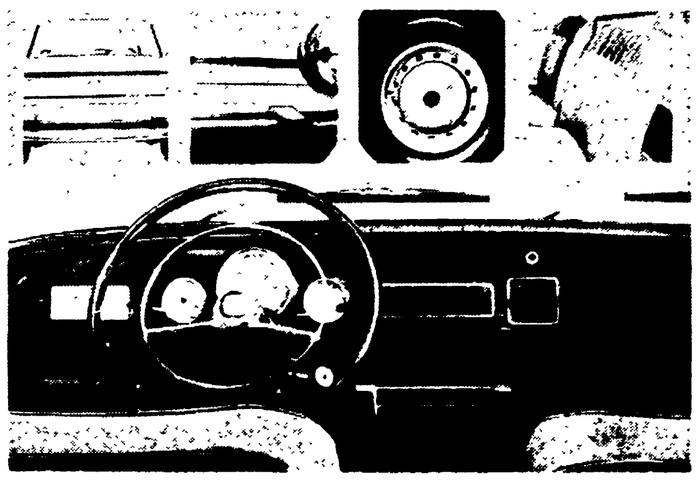
I motori entrobordo anche piccolissimi non godono di alcuna esenzione; solo i fuoribordo fino a 6 CV sono esenti da tassa. I motorini fino a 12-15 CV effettivi sono pertanto tutti sotto il minimo tassabile perchè non raggiungono i 6 CV fiscali.

Le patenti possono essere conseguite presso le capitanerie di porto, gli uffici circondariali marittimi o presso gli ispettorati della motorizzazione civile

b. b.

SENZA AUMENTO DI PREZZO

Cinque novità sulla NSU Prinz 4L



La NSU ha apportato una serie di interessanti modifiche e miglioramenti all'ormai affermato modello Prinz 4L. Come si vede dalle fotografie (da sinistra a destra e dall'alto in basso) un nuovo fregio alleggerisce il frontale e conferisce maggiore eleganza alla linea della vettura; ai paraurti sono stati aggiunti i rostri gommati; è stato adottato un nuovo tipo di cerchione aereato; ed inoltre un nuovo rivestimento per i sedili per consentire una migliore traspirazione; il cruscotto è stato ridisegnato e rivestito con materiale antiurto e antiriflesso (nuova è pure la disposizione della strumentazione con l'aggiunta dell'indicatore livello carburante). Nonostante i miglioramenti apportati, il prezzo della vettura rimane invariato.

Rubrica a cura di
Fernando Strambaci