

# Gli spettatori protagonisti delle Giornate

## I cineasti a confronto col pubblico

# La parola a Petri e Pasolini

### DALL'INVIATO

VENEZIA, 2 settembre. Mestre, ore 10 di sera. Al cinema Dante si presenta *La proprietà non è più un furto* e il costo del biglietto, considerato che la tessera di mille lire per le Giornate del cinema dà diritto a un centesimo di film, è valutabile sulle dieci lire. La folla staziona davanti al locale in attesa che la proiezione precedente dello stesso film abbia termine. Per entrare da una porta secondaria si affrettano Elio Petri, che con Ugo Pirro suo sceneggiatore dovrà poi partecipare al dibattito, si arrampica su una finestra e si fionda con gli organizzatori barriera all'interno. Finalmente la sala viene svuotata, in qualche minuto, nuovamente riempita. La proiezione ricomincia; sfasato di un rullo, il film è mostrato contemporaneamente anche all'aperto.



Elio Petri

*La proprietà non è più un furto* chiude una trilogia iniziata da *Indagine su un cittadino al di sopra di ogni sospetto* e prosegue con *La classe operaia va in paradiso*. L'opera, già recensita da qualche giornale in occasione del Festival di Berlino, dove fu scandalosamente ignorata nei premi, apparirà tra un paio di giorni in forma più ufficiale, ammessa e protetta dalla censura. Il film, in Campagna Santa Margherita, ma ciò non toglie che l'antepremiera italiana sia avvenuta a Mestre nelle condizioni che stiamo descrivendo. Tra poche settimane accadrà anche agli schermi di prima visione, e il prezzo del biglietto ridiventerà salato come sempre.

Si sa che Petri e il suo modo di far cinema costituiscono un'alternativa di bersaglio favorito per i gruppi contestativi ed extraparlamentari, che per esempio a Portofino attaccarono *La classe operaia* in maniera brutale, chiedendo tra l'altro che fosse bruciato in sala. Sarà che la situazione è cambiata anche per loro, ma ieri sera, per attaccare l'ultimo film, si faceva l'elogio del penultimo. E soprattutto non si parlava né dell'uno né dell'altro, perché il ritornello ricorrente negli interventi di questi per lo più giovani intellettuali è la classe operaia come se la figurano loro, il cinema come ancora non esiste, la società di un futuro e non quella reale con cui devono fare i conti tutti, cineasti non esclusi.

Il discorso che Petri e Pirro propongono questa volta si muove interamente all'interno della più alta borghesia, arricchita o velleitaria (cioè invidiosa di esserlo), tra ladri tutto sommato di bassa tacca e illegali, mentre il furto legalizzato è qualcosa di ben superiore e di più minaccioso che condiziona, vivendo all'ombra delle istituzioni, anche i loro comportamenti. La proprietà non è più un furto, alla loro stregua, perché è diventata (questo il significato del titolo) una malattia, e una malattia che i più recenti studi socio-psicologici vanno dimostrando, che nella società dei consumi mentre aumenta, nei piccoli borghesi non risparmia neppure gli operai. Un'altra forma, se vogliamo, di quell'alienazione che caratterizzava, anche in senso psichiatrico, il poliziotto di *Indagine* e il torturatore Lulu Mezza.

E anche il nuovo film, come quelli, assume la struttura di un apologeto metaforico, solo qui più accentratore perché il regista, nella sua ricerca di un linguaggio espressivo (obiettivo, obiettivamente di arduo raggiungimento, nessuno vorrà negarlo), è forse anche condizionato da certe critiche rivoltegli in passato, non esita a ricorrere, attraverso l'uso dei monologi, alla tecnica brechtiana, tentando la carta di una maggiore lucidità e distanziamento che, comunque, entra in conflitto con la popolarità e la vena popolare del suo temperamento. Tra gli effetti di «straniamento» e gli effetti di coinvolgimento non dialettico del pubblico, serpeggia una battaglia che è forse, senza voler anticipare nessun tema di discussione, la chiave del giudizio critico.

E se ciò è in qualche modo vero, è anche vero che da ciò dovrebbe preliminarmente partire ogni dibattito, altrimenti, falsando in partenza il film e i suoi presupposti ideologici, non si contribuire a inquadrarlo ma si finisce inevitabilmente a parlare d'altro. Mentre Petri era costretto a Mestre a disquisire sul pessimismo e sull'ottimismo, indotto dai suoi interlocutori, Pasolini a Venezia suscitava l'ira di una intera sala ponendo l'accento sui valori della forma e sulla necessità di accedervi prima di pretendere «altri» contenuti, solo astrattamente più «avanzati».

L'operazione, va da sé, diventa addirittura proibitiva, allorché ci si trova in presenza di un non-film dai moltissimi non-titoli, come quello che Gianni Toti, filologicamente e sadicamente rovistando, con l'irrefrenabile e provocatoria erudizione che ciascuno di noi gli riconosce, tra la Bibbia e Carlo Marx, tra le origini del cristianesimo, le epistole di S. Paolo e l'avvenire del movimento operaio contemporaneo, tra l'ebraismo antico e Israele, tra gli apostoli e i fedayi, tra la teologia, l'utopia e la politica, ci propone sia sullo schiet-

## Appassionato dibattito a Venezia

# Arti diverse ma uguali problemi

### DALL'INVIATO

VENEZIA, 2 settembre. Manifestazione cinematografica a tempo pieno, anzi più, questa di Venezia non conosce quasi sosta. Stasera è prologito il dibattito-incontro col pubblico sulla «libertà di comunicazione»; ma solo qualche ora prima, a tarda notte, erano nati i dibattiti quotidiani in campo Santa Margherita; che, ieri, avevano tra i loro interlocutori Lino Del Fra, autore della *Torin* in cielo, e Pier Paolo Pasolini.

All'aperto e al chiuso, *La torin* ha ottenuto un grosso successo: lo hanno visto, applaudito, anche discusso, criticato, adulato e bambini; tanti, tantissimi. Segno che, in Italia, è possibile parlare di cinema, di ragazzi non melensò né conformista, ma anzi nutrito di umori sociali e politici. Sulla scorta dell'opera di Gianni Rodari, *La torin* è uno sberleffo infatti le istituzioni repressive, ed esalta gli slanci vitali e solidali del giovanissimo proletario della periferia romana.

Altro tipo d'impegno è quello che esprime Pasolini, nella sua stagione attuale: a Venezia, il regista-scrittore ha portato, insieme con gli *Apunti per un'Orestide africana* e con *La ricotta*, due brevi sequenze (una decina di minuti di proiezione, nel complesso delle *Mille e una notte*, qui sta ancora lavorando. Molto poco, ovviamente, per farsi un'idea della qualità del racconto cinematografico; ma, forse, abbastanza per avere conferma che la presente tendenza di Pasolini a privilegiare la «forma» non è frutto di un capriccio passeggero.

Di certi spettatori, Pasolini è stato accusato di aristocraticismo, per il modo esclusivo e solitario col quale egli sembra vedere oggi il rapporto tra l'artista e il suo pubblico. Anche nell'affermare, con calore e rigore, la necessità che nessun freno sia posto alla libertà d'invenzione degli autori, il regista torinese sottolinea, si direbbe, il momento «individuale» del problema, e non quello «collettivo» di un'intera categoria. Su tale momento «collettivo» ha insistito invece stamane durante il seminario-incontro, il regista Nanni Loy. Che, in particolare, ha efficacemente rilevato come il cosiddetto «gusto medio» del pubblico si è ristretto, forzato di una discriminazione razzista e classista, che, attraverso l'alto costo dei biglietti, e mediante la concentrazione sempre crescente dello sfruttamento del film nelle «prime visioni» delle grandi città, esclude gran parte della popolazione, non solo dal consumo dei beni culturali, ma dalla stessa possibilità di esprimersi orientamenti e di suggerire scelte.

Eppure esiste, lo ripetiamo ancora una volta, perché qui, in questi giorni, se ne ha davvero la dimostrazione, che esiste un pubblico nuovo e diverso, «capace di verificare (anche attraverso confronti e scontri polemici) nuovi linguaggi, nuove proposte»: la frase è stata pronunciata da Giuliano Scabia, arguto autore e animatore centrale, con riferimento, appunto, al campo della drammaturgia. Ma l'osservazione vale per tutti i settori dello spettacolo e delle arti visive. Il grafico (lo ha ribadito Enrico Calabrese) devono lottare contro la sottrazione della loro opera a favore di un video cui essa sarebbe naturalmente destinata; il musicista si trova a operare in una situazione nella quale il pubblico è sempre più numeroso, ma il numero di spettatori, per lo più, è sempre più ristretto.

Se le nuove «Kadett» corrispondono appieno alla formula non siamo in grado di dire con sicurezza, almeno per quanto riguarda l'ultima parte. Le prove che la General Motors ha organizzato in Danimarca per la stampa europea, svolgendosi a ricordarsi nel paese dove le norme di circolazione sono più rigorose, non hanno infatti consentito di sergare un fondo di capacità delle nuove vetture e di controllare quindi la macchina quando è sottoposta alle dure sollecitazioni. Tanto per fare un esempio: abbiamo apprezzato molto la limitata rumorosità della vettura durante la marcia, ma non abbiamo potuto controllare che cosa succede quando la nuova «Kadett» viene spinta alla massima velocità; così non abbiamo potuto controllare se i consumi, contenuti alle velocità medie, lo sono altrettanto alle velocità elevate.

Intanto — per coloro che sono interessati a questo tipo di vetture, che rientrano nella fascia più importante del mercato automobilistico italiano — converrà dire che le «Kadett» indicano consumi normali, e che il motore del berlino a tre porte e quattro porte, Caravan a tre porte e coupé nelle versioni lusso; vedremo la versione berlina e la Caravan. Due le cilindrate disponibili: 1 litro e 1,2 litri. La versione berlina ha solo il cambio meccanico; quella con motore a 1,2 litri ha solo il cambio automatico. C'è puzza di motore da 1196 cc. del coupé con motore da 1196 cc. e solo cambio meccanico.

Le due motori che equipaggiano le vetture sono a 4 cilindri in linea con una cilindrata effettiva di 993 cc. per le «1000» ed una potenza di 55 CV (39 kW) a 5600 giri/minuto e con una cilindrata effettiva di 1196 cc. per le «1200» ed una potenza di 60 CV (43 kW) a 5400 giri.

Quando la General Motors parla di economia di esercizio per le nuove Opel Kadett indica consumi normali di 7,6 litri di benzina normale ogni 100 km. per le «1000» e di 8 litri di super per le «1200». Le prestazioni indicate dalla casa sono più che soddisfacenti per vetture di questo tipo: 130 chilometri orari in velocità massima per le berline «1000» e 135 km/h. per il coupé «1000». Venti secondi il tempo necessario per raggiungere, con partenza da fermo, la velocità di 100 chilometri orari. Con motore di 1,2 litri le berline raggiungono i 140 km/h in soli 14,5 secondi e 145,17 secondi necessari per passare da 0 a 100 chilometri orari.

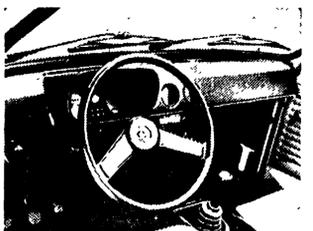
Tutte le vetture hanno sistema frenante a «doppio» circuito. Le «1200» hanno freni anteriori a disco con servofreno. Le «1000» hanno freni a tamburo ma i freni a disco e servofreno possono essere montati su richiesta. L'efficacia del sistema frenante non ci ha del tutto convinti, ma va detto — la generalità di coloro che hanno provato le

# RI-MOTORI-MOTORI-MOTORI-MO

## A Francoforte la terza generazione della famosa vettura tedesca



# RINNOVATE LE OPEL «KADETT»



### Del modello precedente sono stati venduti in 10 anni 3.300.000 esemplari - Linea rinnovata e meccanica migliorata - Abitacolo luminoso - Motore silenzioso - Le varie versioni

Il Salone di Francoforte farà la passerella alle nuove Opel «Kadett»; contemporaneamente le vetture saranno immesse su tutti i mercati europei. Il 1973 è l'anno con la casa tedesca, affiliata alla General Motors, l'anno delle «Kadett» della terza generazione.

La prima generazione — considerando come capostipite la «Cadet» della Vauxhall, uscita in Inghilterra nel 1962, e la derivazione tedesca del 1966 — era durata sino al 1939 con 107 mila esemplari prodotti.

La seconda generazione era nata nel 1962, nel ricostruito stabilimento di Bochum, e si è dimostrata una generazione molto robusta: 3.300.000 esemplari sono stati prodotti sino a 46.186 unità, ma erano poi scesi a 38.464 unità nel 1971 e a 24.522 nel 1972.

Ecco quindi la necessità di una nuova «Kadett», che fosse al passo coi tempi, che rispondesse alle esigenze nuove della clientela, ma che rispondesse alla formula iniziale: «Auto della classe media inferiore caratterizzata da un disegno funzionale, da proporzioni eleganti, da un abitacolo confortevole, da una ricca dotazione di serie, da un vano per i bagagli spazioso, da una costruzione robusta, da caratteristiche di guida inusitate sulla massima sicurezza, infine, da un'eccezionale economicità di consumi e i costi di manutenzione».

Le nuove «Kadett» corrispondono appieno alla formula non siamo in grado di dire con sicurezza, almeno per quanto riguarda l'ultima parte. Le prove che la General Motors ha organizzato in Danimarca per la stampa europea, svolgendosi a ricordarsi nel paese dove le norme di circolazione sono più rigorose, non hanno infatti consentito di sergare un fondo di capacità delle nuove vetture e di controllare quindi la macchina quando è sottoposta alle dure sollecitazioni. Tanto per fare un esempio: abbiamo apprezzato molto la limitata rumorosità della vettura durante la marcia, ma non abbiamo potuto controllare che cosa succede quando la nuova «Kadett» viene spinta alla massima velocità; così non abbiamo potuto controllare se i consumi, contenuti alle velocità medie, lo sono altrettanto alle velocità elevate.

Intanto — per coloro che sono interessati a questo tipo di vetture, che rientrano nella fascia più importante del mercato automobilistico italiano — converrà dire che le «Kadett» indicano consumi normali, e che il motore del berlino a tre porte e quattro porte, Caravan a tre porte e coupé nelle versioni lusso; vedremo la versione berlina e la Caravan. Due le cilindrate disponibili: 1 litro e 1,2 litri. La versione berlina ha solo il cambio meccanico; quella con motore a 1,2 litri ha solo il cambio automatico. C'è puzza di motore da 1196 cc. del coupé con motore da 1196 cc. e solo cambio meccanico.

Le due motori che equipaggiano le vetture sono a 4 cilindri in linea con una cilindrata effettiva di 993 cc. per le «1000» ed una potenza di 55 CV (39 kW) a 5600 giri/minuto e con una cilindrata effettiva di 1196 cc. per le «1200» ed una potenza di 60 CV (43 kW) a 5400 giri.

macchine è rimasta entusiasta.

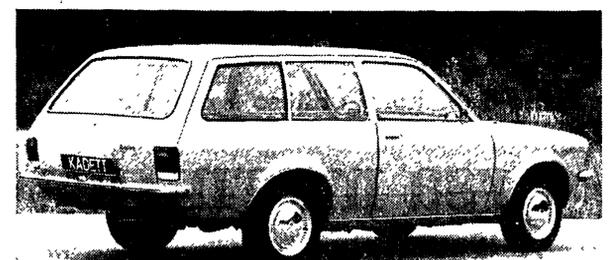
Per tutti gli altri aspetti le nuove vetture ci sono parzialmente rispondenti alla formula: il disegno della nuova «Kadett» è davvero funzionale, come dimostrano le prove effettuate nella galleria del vento che hanno, ad esempio, suggerito il disegno del frontale «spoiler» sotto la calandra.

Nonostante la nuova linea, la «Kadett» si riconosce subito come una Opel, anche per le somiglianze che presenta con la «Manta» e la «Rekord».

Linea a parte, la vettura — il cui ingombro è rimasto immutato, ma che è leggermente più bassa del modello precedente — offre una superficie vetrata del 25 per cento superiore a quella della «Kadett» della seconda generazione.

Le nuove «Kadett» hanno beneficiato di non pochi miglioramenti meccanici, funzionali e di sicurezza. Basti ricordare che il serbatoio del carburante, portato ad una capacità di 44 litri, è stato collocato sopra il ponte posteriore in posizione protetta. Particolarmente invidiata la posizione del bocchettone del serbatoio, sistemato sotto una finta feritoia applicata al montante posteriore destro.

Modifiche che assicurano una maggiore tenuta di strada sono state apportate alle sospensioni anteriori e posteriori. Completamente rinnovato l'abitacolo, sufficientemente ampio e con sedili comodi. La strumentazione si può definire ricca solo rispetto ad altre auto della stessa categoria. Sconosciuto il prezzo.



Una delle caratteristiche positive delle nuove Opel «Kadett» è rappresentata dalla capacità del bagagliaio che è di 1,520 metri cubi nella versione Caravan (foto in alto), di 310 centimetri cubi nel coupé (foto qui sopra) e di 313 centimetri cubi nella berlina. Nelle foto del titolo: a sinistra una «Kadett» berlina vista di fronte; a destra il cruscotto nelle versioni con cambio meccanico.

## Solo l'anno venturo in strada la nuova sportiva della Lancia

# Statica a Francoforte la Beta Coupé

### Supererà i 180 orari con motore di 1,6 litri e i 190 con propulsore (in opzione) di litri 1,8



Al Salone internazionale di Francoforte che si terrà dal 13 al 23 settembre, la Lancia esporrà in anteprima mondiale il nuovo modello Beta coupé. Si tratterà di una presentazione statica, poiché la linea di montaggio della vettura, in fase di allestimento. La Beta coupé — comunque — sarà messa in vendita all'inizio del 1974. La vettura, precisa la casa, è stata disegnata dal Centro stile Lancia, la cui esperienza anche nel settore sportivo è illustrata dal coupé Fulvia, la macchina che vanta un primato assoluto di affermazioni e di titoli, e che — in considerazione delle permanenti richieste — continuerà ad essere prodotta. Il coupé Beta — assicura la Lancia — offre ottime inabitabilità nonostante le compatte dimensioni esterne ed asserva la struttura meccanica della berlina (in particolare: motore posto trasversalmente, trazione anteriore, quattro ruote indipendenti), che ha già avuto una favorevole accoglienza da parte della clientela. Il motore è stato però elaborato per consentire più elevate prestazioni. Con il motore di 1600 cc la Beta coupé raggiungerà una velocità massima di oltre 180 km/ora. La stessa vettura potrà essere equipaggiata anche con motore 1800 (opzionale) che la consentirà di raggiungere la velocità massima di oltre 190 km/ora. Le dimensioni principali della vettura sono: passo mm 2350; lunghezza mm 3995; larghezza mm 1650; altezza mm 1285. NELLE FOTO: due viste della nuova vettura.

## La Casa svedese ha annunciato le novità della sua produzione

# Ancora più sicure le Volvo della serie 1974

### Un paraurti che «perdona» gli errori di parcheggio sino a 5 chilometri orari

La svedese Volvo presenterà a Francoforte i suoi modelli 1974 all'insegna dell'auto sempre più sicura. Le modifiche di maggior rilievo, adottate per tutta la gamma delle Volvo, riguardano infatti la sicurezza sotto tutti i punti di vista. Quella più appariscente interessa i paraurti, ora di disegno e di dimensioni fuori dell'usuale per vetture europee. Sono stati progettati in modo da assorbire senza danni per la carrozzeria, in caso di «errori» di parcheggio, urti fino alla velocità di 5 chilometri orari. Non è stato ancora dimostrato quali saranno le conseguenze per le altre macchine...



Modifiche di rilievo sono state apportate anche ai sedili, che sono stati irrobustiti e per i quali sono stati modificati i meccanismi di regolazione. Nei modelli 144 Grand Luxe e 164 il sedile di guida, grazie ad un termostato, si riscalda automaticamente quando la temperatura esterna è molto rigida.

Anche il piantone dello sterzo è stato rinforzato in tutte le vetture della gamma, è stato reso più sicuro: oltre al sistema di sicurezza con snodo a

# TELERADIO

## radio PROGRAMMI

### TV nazionale

- 18,15 Silvestro e Gonzales in alta tenzone - La storia di Otomaru
- 18,45 La TV dei ragazzi «Immagini dal mondo» «Ragazzo di periferia»
- 19,45 Telegiornale sport Cronache italiane
- 20,30 Telegiornale
- 21,00 Il diavolo in corpo Film. Regia di Claude Autant-Lara. Interpreti: Gérard Philipe, Micheline Brette, Jean Debucourt, Jacques Tati, Albert Rémy, Denise Grey. Tratto dall'omonimo romanzo di Raymond Radiguet, questo piccolo classico di un ospedale parigino, verso la fine della prima guerra mondiale. «Il diavolo in corpo» è un film più importante del dopoguerra, e, stravolgendo il titolo, il cinema italiano ha fatto dell'opera letteraria, approda ad un acuto espressionismo, descrivendo con sottile intonazione la drammatica vicenda, senza scendere nemmeno per un istante al plombo psicologico dei personaggi.

- 22,50 Prima visione
- 23,00 Telegiornale

### TV secondo

- 21,00 Telegiornale
- 21,15 Incontri «Un'ora con Saul Steinberg: l'arte di vivere nel laboratorio». Un servizio di Sergio Zavoli. (Replica)
- 22,15 Rassegna di balletti «La strada» balletto di Mario Pistoni tratto dal soggetto cinematografico di Federico Fellini. Telegiornale di Rai. Interpreti: Carlo Fracci, Aldo Santambrogio, Mario Pistoni e Margherita Beretti

I programmi jugoslavi e svizzeri si riferiscono all'ora locale e non a quella legale in vigore in Italia.

### Televisione svizzera

- Ore 15: In Eurovisione da Belgrado: Tuffi, Campionati del Belgarda, 19,05: Telegiornale (a colori), 18,25: Per i bambini: Quando sarà grande - Fantasia (a colori), 19,05: Telegiornale (a colori), 19,15: Un anno e un giorno (a colori), 19,45: Obiettivo sport, 20,20: Telegiornale (a colori), 20,40:

### Televisione jugoslava

- Ore 15: Campionati mondiali di Belgrado: finale tuffi femminili del trampolino; 17,45: Trasmissioni di marionette; 18: Giardinetto TV; La scuola chimica; 18,30: Il momento della consapevolezza;

### Radio Capodistria

- Ore 7: Buon giorno in musica; 7,30: Notiziario; 7,40: Buon giorno in musica; 8,30: Venti mila per il vostro programma; 9,00: Notiziario; 9,35: E con noi...; 9,30: Notiziario; 9,35: Intermzzo musicale; 9,45: Vanna, un'amica, tra amici; 10,15: Musica, novità; 10,21: Di melodia in melodia; 10,30: Ascoltiamo; 10,35: Notiziario; 11,30: Giornale radio; 12: Brindiamo con; 13: Lunedì sport; 13,10: Disco p.u.

### PRIMO PROGRAMMA

- GIORNALE RADIO - Ore: 6,30, 7,30, 8,30, 10,30, 12,30, 13,30, 16,30, 17,30, 18,30, 19,30 e 22,30 - Ore 6:30: Notiziario; 6,45: Buon giorno; 8,30: Canzoni; 9: Liscio e busso; 9,15: Voi ed io; 10,50: «Ma non lasciatevi»; 11,30: Quarto programma; 12,44: Sempre, sempre, sempre; 13,20: Hit Parade; 14,10: Cortina preferenziale; 15: Per i giovani; 17,05: Il girasole; 18,55: Country and western; 19,25: Banda; 20:50: Suspense; 22,43: Concerto; 21,25: XX secolo; 21,40: Orchestra varie; 22,20: Andata e ritorno.

### SECONDO PROGRAMMA

- GIORNALE RADIO - Ore: 6,30, 7,30, 8,30, 10,30, 12,30, 13,30, 16,30, 17,30, 18,30, 19,30 e 22,30 - Ore 6:30: Notiziario; 6,45: Buon giorno; 8,14: Tutto ritmo; 8,40: Coma e perchi; 8,54: Melodramma; 9,35: L'arte di arrangiarsi; 9,50: «La figlia della portinaia»; 10,10: Musica; 10,25: Speciali; 10,55: Speciali; 12,10: Regionali; 12,40: Alto gradimento; 13,35: Ma vogliamo scherzare; 13,50: Coma e perchi; 14: Suo di giorno; 14,30: Regionali; 15: «Cocchi e i giovani»; 15,20: Intermzzo musicale; 15,45: Carrai; 17,35: Offerta speciale; 19,55: Viva la musica; 20,10: Andata e ritorno; 20,50: Suspense; 22,43: Jazz italiano; 23,05: Musica leggera.

### TERZO PROGRAMMA

- Ore 9,30: Benvenuto in Italia; 10: Concerto; 11: Quartetto italiano; 11,40: Musica in tempo; 12,15: La musica nel tempo; 13,30: Intermzzo; 14,30: Musica corale; 15: 11,90: Notiziario; 16: 7,40: Buon giorno; 17,15: Concerto; 17,50: Il mangiatore; 18: I tri di Beethoven; 18,45: Antichi organi; 19,15: Concerto sero; 20,15: Incontri musicali; 21: Giornale del Terzo; 21,30: «Colombe».

### Televisione svizzera

- Il cammeo maledetto, Telem del 20,30: Enciclopedia TV Colloqui culturali del lunedì, Eredità dell'uomo; 21,15: Il tempo dei barbi; (a colori); 22,10: In Eurovisione da Berlino: Poo 73 (a colori); 22,55: Telegiornale (a colori);

### Televisione jugoslava

- La biometeorologia; 19: Campionati del Belgarda; 20,30: Ritratti; Vekoslav Afriz; 21,15: Il dramma alla TV; 22,15: Telegiornale mondiale di palla o nuoto; 17,45:

### Radio Capodistria

- disco meno; 13,30: Notiziario; 13,40: Mini juke box; 14: Galleria musicale; 14,45: Longplay club; 15,30: Discorama; 16: Quarto passo così; 16,30: Notiziario; 16,40: Parla d'orchestra; 20: Buona sera in musica; 20,30: Notiziario; 20,40: Patentesco o perverso; 21,30: Chiacchierate musicali; 22,00: Canzoni; canzoni; 22,30: Notiziario; 22,35: Grandi interpreti il violonista Wolfgang Schneiderhan

Aggeo Savio