

Intensa serata coreografica alla Scala

Il balletto senza schemi affronta temi di attualità

In scena per l'occasione «Notte trasfigurata» di Schönberg, «Nomos Alpha» di Xenakis, «Estri» di Petrassi, «L'uccello di fuoco» di Stravinski - Vivissimo successo

MILANO, 24 febbraio. Dopo il Lago dei Cigni in edizione un po' rivisitata, la Scala ha allargato al suo pubblico una intera serata di balletto moderno. Quattro lavori, di cui tre già noti ai milanesi, ma che finiti in un programma unico, acquistano un rilievo particolare. Il risultato è un significativo panorama degli indirizzi dell'arte dei nostri giorni. Significativo soprattutto nel settore della danza: qui, sino al nostro secolo, hanno dominato il romanticismo, la fiaba sulle punte, tra grazie candide di tutti e meraviglie di virtuosismo tecnico. Poi, sulla scia della musica, anche il balletto ha cominciato ad affrontare una tematica più attuale, facendosi concettoso e persino aggressivo e polemico.



MILANO — Vera Colombo e Roberto Fassella nel balletto «Notte trasfigurata».

In quest'arco, la *Notte trasfigurata*, coreografata da Geoffrey Cautley sul celebre poema sinfonico di Arnold Schönberg, è un prodotto di transizione arrivato in ritardo. La musica, del 1903, dilata oltre l'ottocento la turbinosa notte del Romanticismo quando in una sorta di furore autodistruttivo gli ultimi spiccioli del capitale romantico. Schönberg, insomma, pone un punto fermo al passato. La coreografia di Cautley, nata un paio d'anni or sono per gli spettacoli scaligeri al Castello, si limita invece a ripescarne il lato romantico come pretesto per una composizione di accademica eleganza per un gruppo di abili esecutori.

Con *Nomos Alpha* Maurice Béjart siamo all'altra parte della barricata: su un filare a solo per violoncello di Xenakis, Béjart costruisce un ironico recital di un unico danzatore che fa il verso alla musica, al ballo, alla civiltà contemporanea delle macchine. E' ad un tempo un favoloso pezzo di bravura per l'incomparabile Paolo Bortoluzzi e un brillante fuoco d'artificio di intelligente ironia, di trovate coreografiche e paradossali. C'era da temere che il

gioco si spredesse sull'enorme palcoscenico scaligero. Non è stato così e, alla fine, una decina di chiamate entusiastiche per Bortoluzzi hanno confermato la perfetta riuscita del lavoro.

A questa medesima civiltà appartiene *Estri* realizzato da Aureli Milloss sulla musica di Goffredo Petrassi e sullo sfondo visivo di un profilo metallico (un'intricata geometria di sezioni di cristalli) disegnata da Corrado Cagli. Tre aspetti: la danza, l'oggetto di Cagli e la musica di Petrassi — di una visione del mondo ridotta all'essenziale e animata dalla fantasia. Dalla rottura della struttura classica esplo-

ta da rendere evidente il concetto nel geniale equilibrio della concezione.

Qui è nella *Notte Trasfigurata* il corpo di ballo, ridotto alle prime parti, è risultato eccellente, come la piccola orchestra in *Estri*. In Schönberg e in Stravinski, invece, il direttore Pierluigi Urbini ha confermato le sue qualità di attenzione e di pulizia, ma anche i suoi limiti di incisività e di vigore. Ma è noto che il balletto, alla Scala, non brilla mai nel settore musicale.

Vivissimo il successo, con chiamate tonanti agli interpreti, ai coreografi e dopo gli *Estri*, a Petrassi, festeggiato con calore. Purtroppo, di sabato, qualcuno se ne va e non tutti i palchi né tutti i posti in platea erano occupati.

Rubens Tedeschi

TELERADIO

radio PROGRAMMI

- TV nazionale**
- 9,30 Trasmissioni scolastiche
 - 12,30 Sapere
 - 12,55 Tutti libri
 - 13,30 Telegiornale
 - 14,00 Sette giorni al Parlamento
 - 14,30 Trasmissioni scolastiche
 - 17,00 Telegiornale
 - 17,15 Figurine
 - 17,45 La TV dei ragazzi
 - 18,45 Turno C
 - 19,45 Cronache italiane
 - 20,00 Telegiornale
 - 20,40 Strisce invisibili
 - 21,00 Cinema
 - 21,15 Le correnti oceaniche
 - 22,30 Telegiornale
- TV secondo**
- 18,00 TVE
 - 18,45 Telegiornale sport
 - 19,00 Vidocq
 - 20,00 Ore 20
 - 20,30 Telegiornale
 - 20,55 I dibattiti del Telegiornale
 - 21,50 Stagione sinfonica TV

Televisione svizzera

Ore 18. Per i piccoli: 18,55: Offerta di prodotti; 19,00: Telegiornale (a colori); 19,30: Telegiornale (a colori); 19,45: Obiettivo sport; 20,10: Lo spettacolo; 20,45: Telegiornale (a colori); 21:...

Televisione jugoslava

Ore 8,10: TV a scuola; 14,10: Ripetizione della TV a scuola; 17,40: Telegiornale; 17,50: Programma per i ragazzi; 18,15: La cronaca; 18,30: Club letterario; 19: Programma per i giovani; 19,30: Cartoni animati;

Televisione Capodistria

Ore 20: L'angolo dei ragazzi. Cartoni animati (a colori); 20,15: Telegiornale; 20,30: Faccia a faccia. Spettacolo musicale. Quarta trasmissione (a colori); 21,20: Ci;

Radio Capodistria

Ore 7: Buongiorno in musica; 7,30: Notiziario; 7,40: Buongiorno in musica; 8,45: Fogli d'album in musica; 9,30: Ventimila lire per il vostro programma; 10,10: Angolo dei ragazzi; 10,30: Notiziario; 10,45: Vanna, un'amica, tante amiche; 11,15: Accogliamoci insieme; 12: Musica per voi; 12,30: Giornale radio; 14: Lunedì sport; 14,30: No;

Un «Pulcinella» di Gino Negri

MILANO, 24 febbraio. Un pubblico entusiasta ha invaso nel pomeriggio festivo la Piccola Scala per la «prima» di uno spettacolo di novità: cartoni animati di Gino Negri, tra *L'arantella di Pulcinella*.

Il pomeriggio, di cui parleremo più largamente domani, ha ottenuto un clamoroso successo.

Lo Stabile di Genova a Prato

Si prova Brecht al «Metastasio»



GENOVA, 24 febbraio. I tecnici del Teatro Stabile di Genova hanno già montato al teatro «Metastasio» di Prato l'allestimento scenico de «Il cerchio di gesso del Caucaso», la cui «prima» è prevista nella città toscana il primo marzo prossimo.

Gli nel 1857 il Teatro Stabile di Genova aveva progettato di mettere in scena il capolavoro brechtiano, ma ci dovette rinunziare per ragioni esclusivamente economiche. Finalmente il regista Luigi Squarzina, a diciassette anni di distanza, può realizzare il suo proposito. Con «Il cerchio di gesso del Caucaso» fu iniziato da Brecht nel marzo del 1944 durante il suo esilio in America, su un argomento tratto dall'antica commedia cinese «Hollan-ki» (Il cerchio di gesso cinese) di Li Hsing Tao, adattata in tedesco da Klaus Lund nel 1925, e fu portato a termine il 5 giugno di quello stesso anno 1944.

RI-MOTORI-MOTORI-MOTORI-MO

Offerta come una valida alternativa alle «grosse» cilindrate

La Triumph «Dolomite Sprint» è ora in vendita sul mercato italiano

La crisi petrolifera rilancia le «due litri» come vetture di prestigio - Le caratteristiche stilistiche, tecniche e di confort della macchina della British Leyland - Le prestazioni e il prezzo

Il parco automobilistico mondiale (compreso quello statunitense) sta subendo una contrazione nelle cilindrate, soprattutto a causa degli aumentati costi delle materie prime, delle difficoltà di approvvigionamento del petrolio e dell'aumento del prezzo del carburante. Così i produttori americani di auto si sono impegnati nella progettazione di nuove strutture, destinate a sostituire in un prossimo futuro, la spina dorsale della produzione in grande serie destinata al mercato interno: in grado anche di adeguarsi all'esportazione sui mercati esteri.

In Europa la situazione nel settore automobilistico è, sotto gli aspetti, ancora più critica e complessa: l'aumento delle cilindrate, che aveva caratterizzato l'impostazione dei nuovi modelli in questi ultimi anni, ha subito una drastica battuta d'arresto.

Oggi si può affermare che il settore delle vetture di «due litri» è destinato a comprendere tutta la produzione di vetture di prestigio, mentre nelle cilindrate più elevate rimarranno in vita soltanto pochi modelli di grande pregio e prestigio.

Ed è proprio nel campo delle vetture di «due litri» di concezione europea che la British Leyland ha, nella nuova «Dolomite Sprint» che viene immessa in questi giorni sul mercato italiano, la sua migliore pedina.

Le prestazioni

La velocità massima della Triumph «Dolomite Sprint» è di 187 chilometri l'ora; la velocità nelle tre marce inferiori del cambio sono di 66 km/ora in prima, di 94 in seconda e di 140 km/ora in terza. L'accelerazione è sintetizzabile nel tempo occorre per percorrere il chilometro con partenza da fermo: 31" esatti.

Le strade

Il traffico

Dal 15 maggio ai confini di 14 Paesi non sarà necessario esibire la «carta verde»

Dalla metà di maggio in quattordici Paesi europei sarà possibile circolare senza dover esibire la «carta verde» dell'assicurazione. La decisione entrerà in vigore a partire esattamente dal 15 maggio. L'auto-mobilista dovrà però essere sempre in possesso del documento. La comunicazione è stata data dalla commissione esecutiva del Mercato comune. Il provvedimento riguarda non soltanto i nove Paesi della Comunità europea, ma anche la Svezia, Norvegia, Finlandia, Austria e Svizzera.

La tecnica

La caratteristica più importante della Triumph «Dolomite Sprint» risiede nel motore a quattro cilindri in linea con 16 valvole (2 di aspirazione e 2 di scarico per ogni cilindro) comandate da un albero a camme in testa, mosso da una catena «Duplex».

L'albero a camme agisce direttamente sulle 2 valvole di aspirazione di ogni cilindro, mentre invece comanda le 2 valvole di scarico mediante il sistema di bilanciamento supportato da un apposito albero parallelo all'asse a camme. L'alimentazione è assicurata da due carburatori «SU HS 6». La cilindrata di 1998 cc è stata ottenuta con un alesaggio e una corsa di mm 90,3 per 78.

Con un rapporto di compressione di 15,5:1 la potenza massima di 127 CV (DIN) a 5700 g/min.

Il raffreddamento è ad acqua, con circuito dotato di vaso di espansione e di recupero.



La Dolomite Sprint è caratterizzata frontalmente dai paraurti molto alti e dallo spoiler (foto in alto). Nella foto qui sopra il comparto motore a 16 valvole.

La carrozzeria

La linea della «Dolomite Sprint» è molto armoniosa e stilisticamente equilibrata; le finiture e i particolari estetici sono sobriamente dosati, in modo da non provocare un rapido invecchiamento stilistico della carrozzeria.

Il frontale, molto personale ed elegante, ha la mascherina a nido d'ape sdoppiata verticalmente in nero opaco, incorporante le due coppie di fari gemellati. Il paraurti, montato molto alto, ha i rostri gommati verticali.

I fianchi hanno una linea di cintura molto bassa, che ha consentito di ottenere delle estese superfici vetrate; il lunotto è provvisto di sostegni eoliche antiappannamento fornite come dotazione di serie.

I visibilissimi fanalini posteriori a sviluppo orizzontale, consentono anche la luce di retromarcia.

Il tetto è rivestito in vinile nero granulato; le portiere anteriori dispongono di deflettori eoliche particolarmente pregevoli dal punto di vista funzionale e anche da quello estetico appaiono i cerchi in lega leggera, soltanto in serie 13 pollici e canale della larghezza di 5 pollici e mezzo.

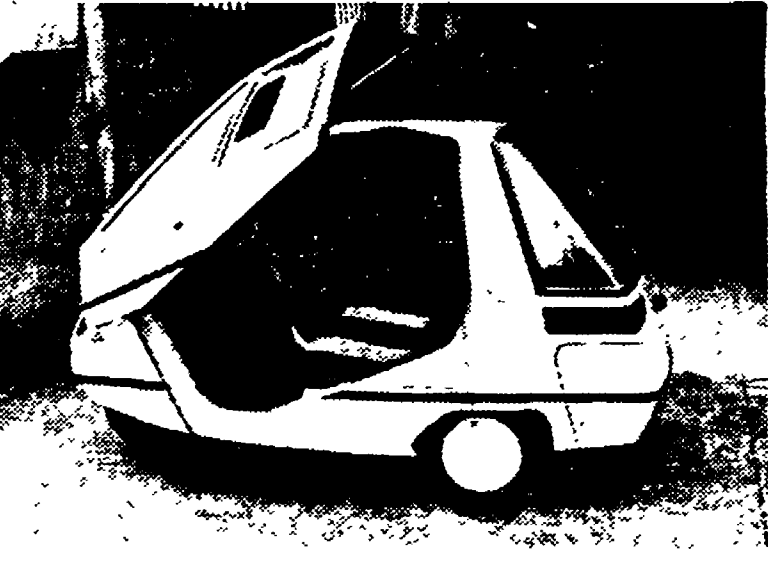
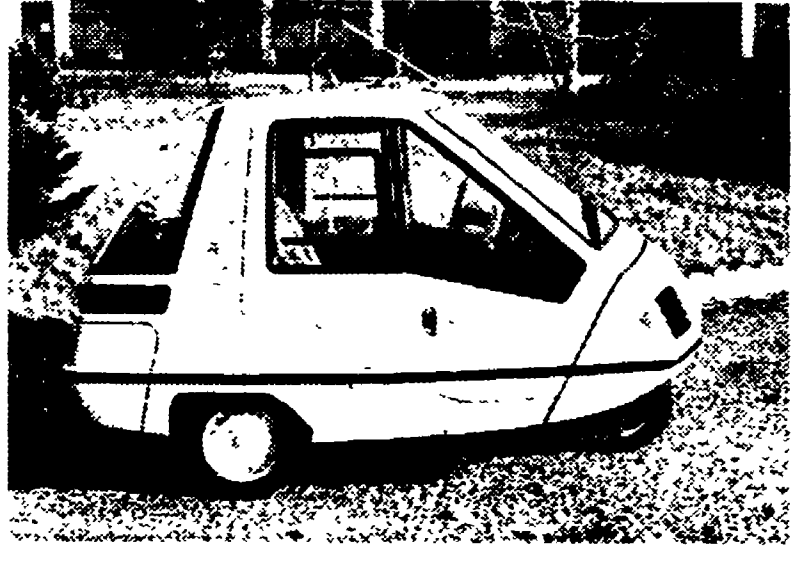
L'interno

Dove la Triumph «Dolomite Sprint» raggiunge però un livello elevato di finitura è nel comparto posteriore soltanto a vetture di cilindrata e di costo nettamente superiori, è nell'arredamento dell'abitacolo tanto che in serie è abbinato con due bracci longitudinali e due bracci obliqui; le molle sono cilindriche ellittiche accoppiate coassialmente ad ammortizzatori idraulici telescopici; anteriormente e posteriormente le sospensioni sono integrate da barre antirullo.

Sarà presentato da Michelotti al Salone dell'automobile di Ginevra

LEM elettrico per viaggiare in città

La sigla sta per Laboratorio elettronico mobile - Progetto e realizzazione del telaio sono opera di un giornalista - La vettura completa, escluse le batterie, pesa soltanto 350 kg - Originali soluzioni tecniche



Due viste del Laboratorio elettronico mobile, la vettura elettrica sperimentale di Rogliatti-Michelotti che sarà esposta al Salone di Ginevra.

Tra i prototipi che saranno presentati al prossimo Salone dell'automobile di Ginevra, è certamente destinato a suscitare interesse un modello di vettura elettrica progettata e costruita da un giornalista.

Che si tratti di un giornalista - Gianni Rogliatti - specializzato in questioni automobilistiche non riduce l'eccezionalità della realizzazione, tanto più che il costruttore ha dedicato a questo lavoro, durante più di un anno, soltanto il tempo che gli ha lasciato a disposizione la professione. Stipite semmai che, per una vettura così ricca di soluzioni tecniche originali, proprio un giornalista non abbia trovato un nome meno scontato di quello di LEM.

Obiettivo di questo progetto, che risale a qualche anno fa, era ed è la verifica della funzionalità di una piccola vettura elettrica per uso urbano in grado di trasportare due persone e i

bagagli. La definizione delle caratteristiche principali, dopo avere esaminato i vari prototipi conosciuti, è avvenuta nella primavera del 1972. La costruzione del telaio, come si è detto, ha richiesto circa un anno. Il tema principale era la leggerezza, allo scopo di risparmiare energia e quindi ridurre la quantità di accumulazione di una automobile che, sia pure piccola, è completa in ogni dettaglio: dalle quattro ruote indipendenti ai freni idraulici, al complesso sistema elettrico ed elettronico di trazione, alla carrozzeria rifinita in ogni sua parte.

Da notare nella carrozzeria il parabrezza ed il lunotto posteriore di grandi dimensioni; il lunotto si apre completamente per facilitare il carico di bagagli nello spazio ad essi riservato; le due portiere sono iniettate in modo incombente, a metà tra il convenzionale ed il tipo ad ala di gabbiano; questa soluzione, studiata apposta per

questa macchina presenta alcuni vantaggi come lo spazio ridotto per l'apertura, ed il fatto che il parabrezza nel tempo per facilitare il movimento in entrata ed uscita. Le porte sono bilanciate da elementi pneumatici.

Dato che il LEM è un veicolo sperimentale è stato necessario provvedere numerose aperture, con i due sportelli per le batterie, situati sotto alle portiere, i due sportelli posteriori per la manutenzione della parte elettrica ed il pannello posteriore centrale semiferro. L'interno è particolarmente curato, in velluto color mattone e finta pelle nera. Inconusate il cruscotto che è formato da pannelli amovibili per sistemare gli strumenti destinati alla sperimentazione.

Ecco le altre caratteristiche tecniche del LEM.

Telaio: pianale a doppia parete con trave centrale e cassa batterie trasversale; costruzione in lamiera di anticorrosione rivettata (1650); incolata a profitti pure di anticorrosione. Quattro ruote indipendenti disposte a losanga con una ruota anteriore sterzante, una ruota posteriore motrice e due ruote laterali con funzione di equilibratura e sostegno delle masse principali.

Sospensioni: a braccio o-

Rubrica a cura di Fernando Strambaci