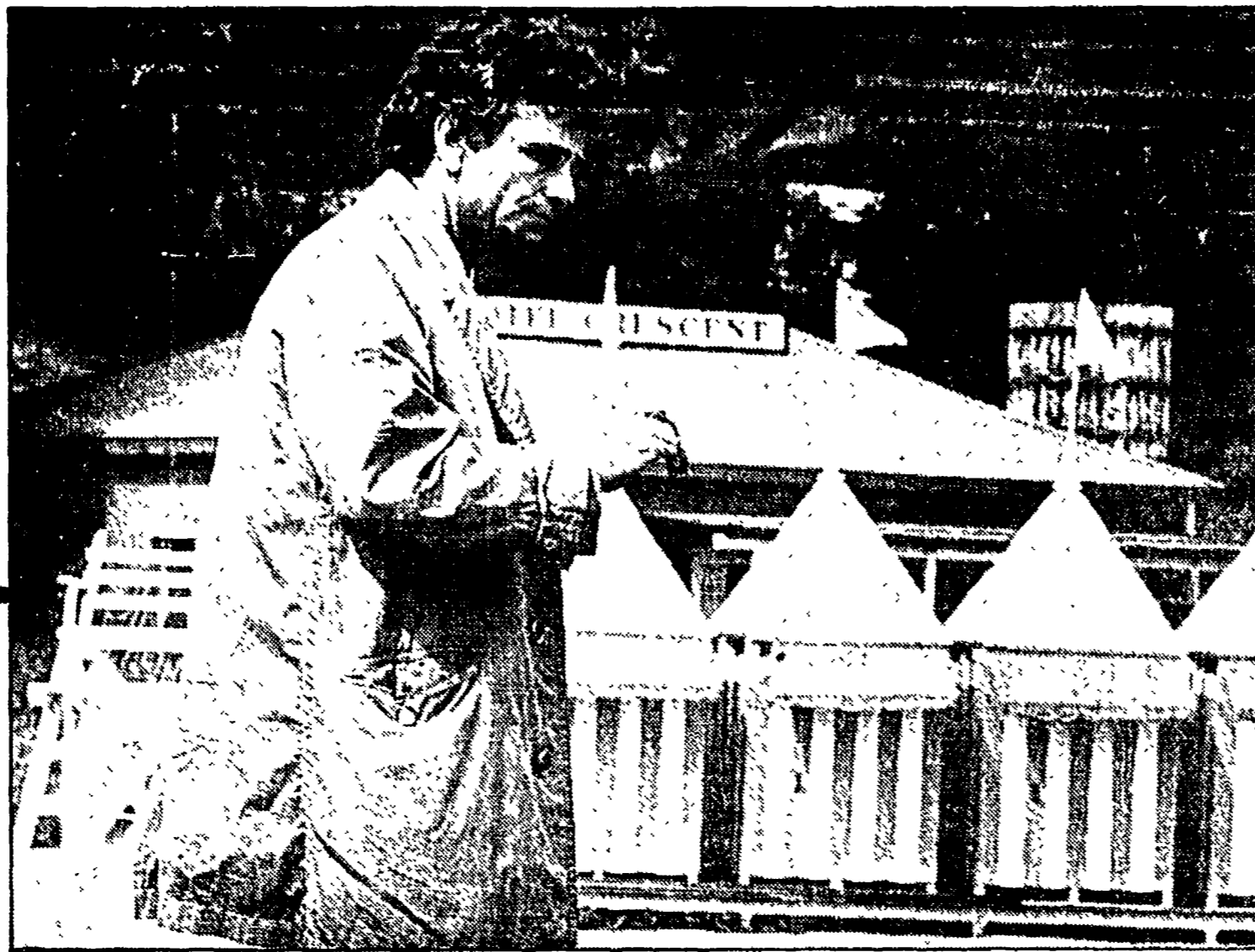




Peter Falk
nei tradizionali panni
del tenente Colombo



Il libro
**Una monografia
svela tutti
i segreti
umani e
professionali
di Peter Falk**

L'uovo del tenente Colombo

Non sappiamo se, quanto, come il tenente Colombo, alias Peter Falk, abbia contribuito, coi suoi (ben remunerati) spot pubblicitari, a far lievitare vendite e afflusso nel supermarket Coop. Certo è che la naturale simpatia che simile personaggio desta tra la gente, nel nostro come in tant'altri Paesi, è stata subitaneamente rinvendita da questa spuria performance commercial-spettacolare.

Tutto ciò sia detto come debita premessa a una piccola, gradevole novità quale la pubblicazione per conto di Milano Libri (pp. 120, L. 23.000) di un album fitto di notizie, d'immagini, persino di alcuni disegni originali dell'eclettico attore americano dal titolo più che esauriente *Io, il tenente Colombo - Peter Falk*. Si pensava, specie tra i cultori più assidui delle gesta dell'eponimo «piedi piatti», che ormai non ci fosse più nulla da scoprire sul conto, appunto, di Falk-Colombo. Evidentemente le cose non stavano così, poiché proprio questo doizioso album s'incarica di colmare, oltreché insospettabile lacune biografiche, residui vuoti cronologici sul perché e sul come un attore di teatro e di cinema di buona esperienza e di ancor migliore prospettiva si tramutò inopinatamente, a partire dagli anni Sessanta, in un personaggio carismatico del piccolo schermo, in un successo travolgente, in un mito pressoché mondiale. Cioè, nel tenente Colombo.

Qui, in questo libro, moderatamente ma innegabilmente agiografico, il giornalista Claudio Cellini e Silvia Bizio s'industrializzano brillantemente a mostrare, di mostrare, la fisionomia palese quanto l'identità più ap-

partata di un tipico attore americano che, dopo tentativi e cimenti più o meno spericolati, più o meno redditizi, tocca finalmente grande notorietà, guadagni ragguardevoli, sicure possibilità di piena realizzazione grazie soprattutto al felice intuito — in qualche misura tutto suo, per altra parte attribuibile agli abili sceneggiatori Richard Levinson e William Link — nell'incarnare il «carattere», certo convenzionale ma altresì largamente «sintomatico» di un tipico personaggio all'americana, qual è, appunto, il tenente Colombo.

In passato avemmo modo di scrivere che questo stesso «fenomeno» — che tale, in effetti, risulta ormai, in forza della considerevole audience e dei vastissimi consensi, il fascino, l'elemento catalizzatore insito nei telefilm del tenente Colombo — ha matrici semplici e, insieme, complesse. E, sulla scorta di quanto è argomentato ora nella pubblicazione della Milano Libri, specie là dove Francesco Casetti e Paolo Lipari indagano il caso Co-

lombo sotto specie specificamente semiologica-comportamentale-spettacolare, non possiamo che ribadire ulteriormente talune evidenti, immediate constatazioni.

Il successo che ha riscosso in America (e poi dovunque) la figura di questo scalagnato eroe a stipendio fisso e dai mediocri connotati fisiologici si spiega, prima di tutto, con la maschera grintosa ma bonaria dell'attore che gli dà corpo e carattere: Peter Falk, uno di quei «tuttofare» formidabili del cinema d'oltre Atlantico che, pur imbrigliato per anni nel ruolo dell'italo-americano irruento, rissoso, emotivo, confusionario, ha saputo alla distanza imporre il proprio coltivato professionismo fatto di risoluto temperamento e di ben amministrati doti espressive.

In effetti tanto il tenente Colombo quanto Peter Falk non sono poi personaggi così convenzionalmente schematizzabili come sembrano. Peter Falk, oggi poco meno che sessantenne ha dietro di sé

una «storia» abbastanza particolare e dalle inconsuete caratteristiche esistenziali-professionali. Nato a Ossining nel Westchester, poco lontano da New York, da una famiglia di piccoli commercianti di origine russa, a tre anni subì l'asportazione di un occhio in seguito a una grave malattia (di cui il suo marchio strabismo determinato da un occhio di vetro ch'egli porta con disinvoltata «normalità»). La sua infanzia e la sua adolescenza non sono, peraltro, minimamente turbate da quella menomazione: gioca, fa dello sport, studia regolarmente, viene arruolato per qualche tempo in marina, fino a quando si laurea, all'Università di Syracuse, in scienze politiche per divenire esperto economico e programmatore aziendale ad Hartford, nel Connecticut.

Nel '55 a ventotto anni, le sue svagate frequentazioni teatrali prendono consistenza e, dopo un debito apprendistato, ricomincia da capo scegliendo il mestiere di attore. Poco dopo lo ritrovia-

mo a Broadway già impegnato in allestimenti del più rituale repertorio drammatico anglosassone (Eugene O'Neill, Christopher Fry, G. B. Shaw, Sean O'Casey). Tenta (invano) di entrare al prestigioso Actor's Studio di Strasberg e s'industria come può a perfezionare i propri mezzi espressivi.

Nel '62, finalmente, l'occasione buona: Peter Falk viene reclutato da Frank Capra per interpretare, al fianco di Bette Davis e Glenn Ford, *Angeli con la pistola*. E di lì prende avvio la progressione della sua «carriera» — da *La grande corsa ad Ardenne '44*, da *Questo pazzo pazzo pazzo mondo* a *Luv vuol dire amore* e a *Invito a cena con delitto* — che, se pure non è strepitosa, lo impone comunque quale professionista dotato di singolare comunicativa.

Cosa, questa, che non sfugge all'amico e pressoché coetaneo John Cassavetes, cinema di mai riconosciuto talento che lo aggrega al suo «clan» professionale-familiare (la moglie Gena Rowlands, la madre, i figli) per fargli interpretare impor-

tantissimi ruoli in film quali *Husbands (Mariti)* e *Woman Under the Influence (Una moglie)*.

Il televisivo tenente Colombo gli piomba addosso infine insieme a un mare di soldi che, certo, fanno comodo all'ex dottore in scienze politiche e già esport economico. Il consenso del pubblico è immediato e straripante sia in America, sia nei circa quaranta Paesi (compresa l'Italia) dove i telefilm del tenente Colombo sono stati venduti. E salvo qualche estemporanea sortita a Broadway e sul grande schermo (*Un detective a buon mercato*, un film con Ann Margret), si tratta di un favore destinato a consolidarsi in un lungo, gratificante periodo. Tutto ciò è detto, fotografato, illustrato come meglio non si potrebbe nel volume *Io il tenente Colombo*, più che una biografia un devoto omaggio ad un bravo attore, ad un personaggio esemplarmente azzeccato.

Sauro Borelli

Jugoslavia - Soggiorno al mare

1° TURNO: 23 agosto - 6 settembre
QUOTA INDIVIDUALE DI PARTECIPAZIONE LIRE 605.000
2° TURNO: 5-20 settembre
QUOTA INDIVIDUALE DI PARTECIPAZIONE LIRE 480.000

Siberia e Asia centrale

PARTENZA: 14 settembre - DURATA: 12 giorni
QUOTA INDIVIDUALE DI PARTECIPAZIONE LIRE 1.960.000

Leningrado - Mosca

PARTENZA: 7 settembre - DURATA: 8 giorni
QUOTA INDIVIDUALE DI PARTECIPAZIONE LIRE 1.230.000

Le capitali più belle

ITINERARIO: Roma, Praga, Leningrado, Mosca, Budapest, Roma
TRASPORTO: voli di linea - ALBERGHI: prima categoria «A»
DURATA: 13 giorni
PARTENZA: da Roma, 1 settembre
QUOTA INDIVIDUALE DI PARTECIPAZIONE LIRE 1.790.000

Ceylon - Maldive

PARTENZA: 3 settembre - DURATA: 15 giorni
QUOTA INDIVIDUALE DI PARTECIPAZIONE LIRE 2.200.000

La leggenda di Manco Capac (Perù)

PARTENZA: 30 ottobre - DURATA: 17 giorni
QUOTA INDIVIDUALE DI PARTECIPAZIONE LIRE 3.750.000

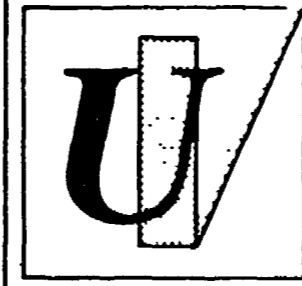
Parigi: festa de l'Humanité

PARTENZA: 12 settembre - DURATA: 4 giorni
QUOTA INDIVIDUALE DI PARTECIPAZIONE LIRE 700.000

Tour del Portogallo

PARTENZA: 15 settembre - DURATA: 8 giorni
QUOTA INDIVIDUALE DI PARTECIPAZIONE LIRE 1.150.000

PER GLI AMICI DE L'UNITÀ INFORMAZIONI E PRENOTAZIONI



Unità vacanze

MILANO
viale Fulvio Testi 75 - telefono (02) 64.23.557
ROMA
via dei Taurini 19 - telefono (06) 49.50.141
e presso tutte le Federazioni del PCI

INFORMAZIONI COMMERCIALI

Santamonica, un sabato con le formule «minori»

Programma completo di prove e gare

Ecco il programma dell'interessante kermesse automobilistica di questo fine settimana a Santamonica. Si inizia domani con le verifiche tecniche delle vetture che si svolgeranno dalle ore 15 alle 18. Venerdì 8 agosto ancora verifiche tecniche dalle 9 alle 10.15.

Le prove di qualificazione inizieranno sempre nella giornata di venerdì: il 1° raggruppamento della F3 proverà dalle 10 alle 10.30 e nel pomeriggio dalle 15 alle 15.45.

Il secondo raggruppamento effettuerà le prove cronometrate dalle 10.40 alle 11.10 e dalle 15.55 alle 16.40.

Le Fiat Abarth proveranno dalle 11.20 alle 11.50 e dalle 16.50 alle 17.35.

Questo infine il programma delle prove e delle gare di sabato 9 agosto.

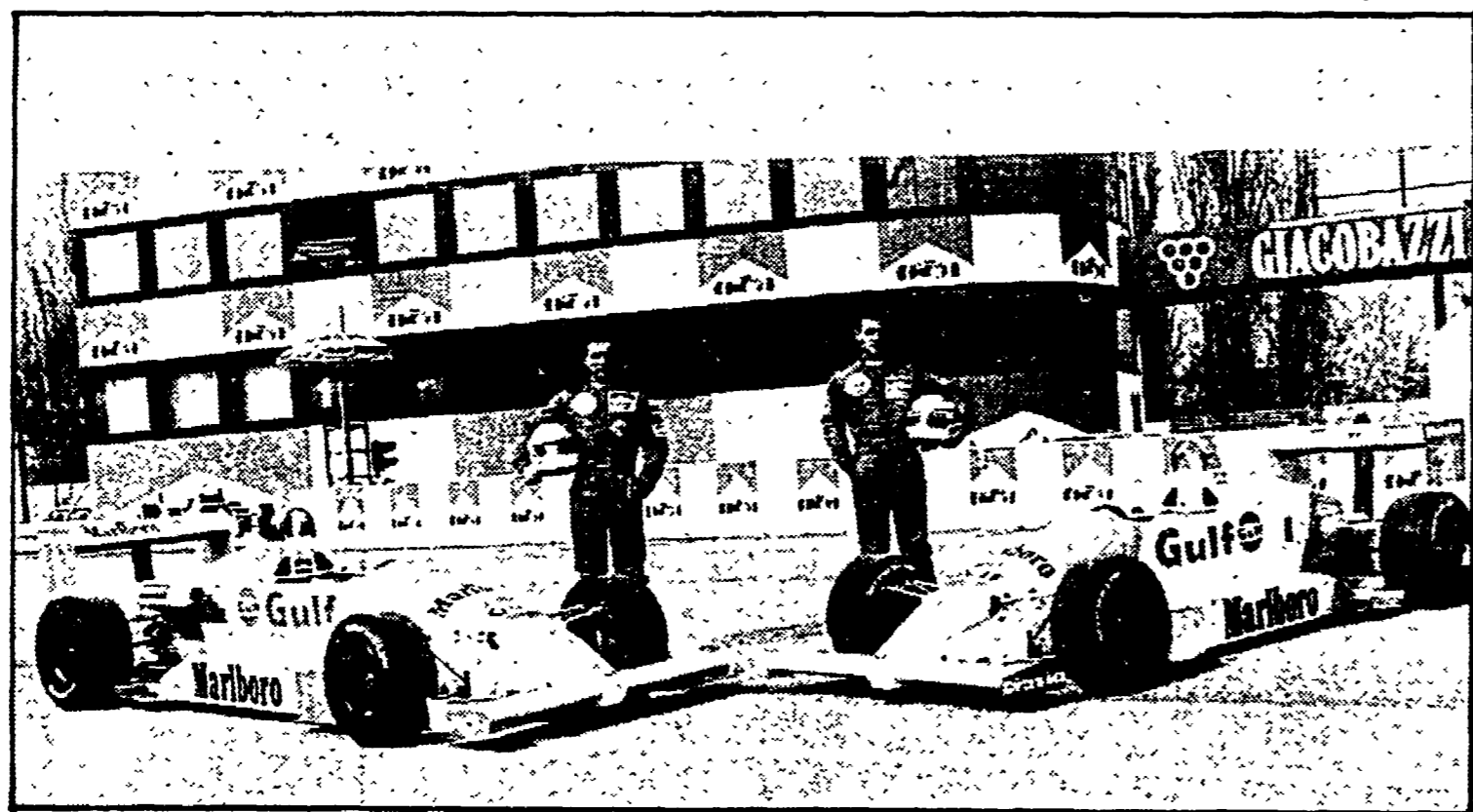
Alle ore 9 gara repechage di F3.

Dalle 11 alle 11.30 prove libere di F3.

Dalle 11.30 alle 12 prove libere di Formula Abarth.

Alle 14.30 gara di Formula Abarth (23 giri pari a km 80,224).

Alle 15.30 gara di F3 (35 giri pari a km. 122,050).



Quando anche F. Abarth e F. 3 danno spettacolo

Giornata ricca per gli appassionati di automobilismo

All'Autodromo Santamonica di Misano Adriatico sabato prossimo è in programma una nutrita serie di manifestazioni che, se non altro per il loro accentuato agonismo, promettono un grosso spettacolo per gli appassionati dello sport del motore. Riccardo Giunta, direttore dell'Autodromo romagnolo è molto orgoglioso dell'andamento attuale e futuro dell'impianto. Il 9 agosto è prevista una vera e propria kermesse delle «cosiddette» formule minori. F3 e F. Abarth saranno infatti di scena ad entusiasmare con i loro accessi duelli. I piloti protagonisti di queste categorie tendono sempre, per tradizione e per convenienza ai fini della loro carriera, ad usare tutti i mezzi consentiti per porsi in luce di fronte al pubblico, alla stampa ed agli sponsor.

F. 3 — La F. 3, ormai, si può considerare la regina delle formule propedeutiche. Usiamo tale termine per «generalizzare» le categorie di appartenenza a questo settore. In realtà, il campionato italiano di F. 3, si discosta decisamente dal termine di «formula promozionale»; l'intervento di un grosso sponsor come la Marlboro lo sta a testimoniare. Storicamente parlando, questa categoria, tra l'altro da anni di scena e senza incidenti nel sicuro impianto del Santamonica, ha «partorito» diversi campioni dell'automobilismo internazionale. Prost, Patrese, Ghinzani, Piquet, Senna, sono alcuni dei nomi che maggiormente destano l'attenzione dei tifosi, i più attenti dei quali, avevano già avuto il modo di osservare negli autodromi dei vari paesi europei, le qualità di guida degli attuali campioni della F. 1. La F. 3 è sempre stata considerata, per la precisione di guida che richiede, una vera palestra per gli aspiranti conduttori delle formule maggiori. Disponendo infatti di una potenza piuttosto limitata, è ne-

cessario affrontare ogni curva con la massima precisione e pulizia di traiettoria; un eventuale sbaglio costa molto caro con conseguenti testa a coda o scritte di pista. Un esuberanza di cavalli allora infatti spesso a correggere, mediante l'accelerazione, eventuali errori di traiettoria; tutto ciò non è possibile in F. 3, pur se impianti sicuri, come può essere considerato quello di Misano Adriatico, salvaguardano in ogni caso l'incolumità dei conduttori. Sono importanti dunque gli assetti, la messa a punto dei telai, ed in questo finora la Parmense Dallara, dotata

di propulsori Alfa Romeo, si è dimostrata imbattibile. La squadra di Coloni (ex-Campione italiano di F. 3) ha infatti i suoi due piloti al comando della classifica distanziati di un solo punto. Assomigliando molto alla egemonia McLaren in F. 1 specie nel 1984, con due piloti che se ne vanno e gli altri che stanno a guardare. Questo conferma quanto detto in precedenza circa la professionalità nel settore. Vedremo se i vari Apicella, Larini, Modena, Monti ecc. sapranno entusiasmare anche sul circuito di Santamonica; è probabile che qualcuno fra essi s'ispirerà al volante di una

a punto» di un'automobile da corsa. L'Autodromo Santamonica di Misano Adriatico è sempre stato teatro di accessi sfide con le monoposto scuola; i suoi ampi spazi di fuga e la quasi totale assenza di guard-rail hanno sempre permesso grosse «confidenze» agli scatenati conduttori; i preparatori di queste monoposto, a loro volta, devono adoperare tutto il loro ingegno, essendo le macchine tutte uguali, per «trovare» quei due o tre decimi in meno sul giro. Gli spettatori, il prossimo 9 luglio, assisteranno sicuramente ad un grosso spettacolo durante la disputa di questo tipo di competizione. Particolarmente attesi sono i «numeri» alla prima curva dell'Autodromo, con tutti i concorrenti che vorrebbero entrarvi per primi. Ma la carreggiata, pur essendo sufficientemente larga, non consente miracoli. Misano si avvia dunque ad un agosto molto intenso sotto il profilo agonistico; le moto saranno di scena infatti il 24 con il G. P. motociclistico di S. Marino; tra l'altro gli organizzatori confidano nel rientro, per l'occasione dell'iridato Freddie Spencer.

Lodovico Basali

Questi i prossimi appuntamenti del calendario sportivo dell'Autodromo Santamonica di Misano Adriatico:

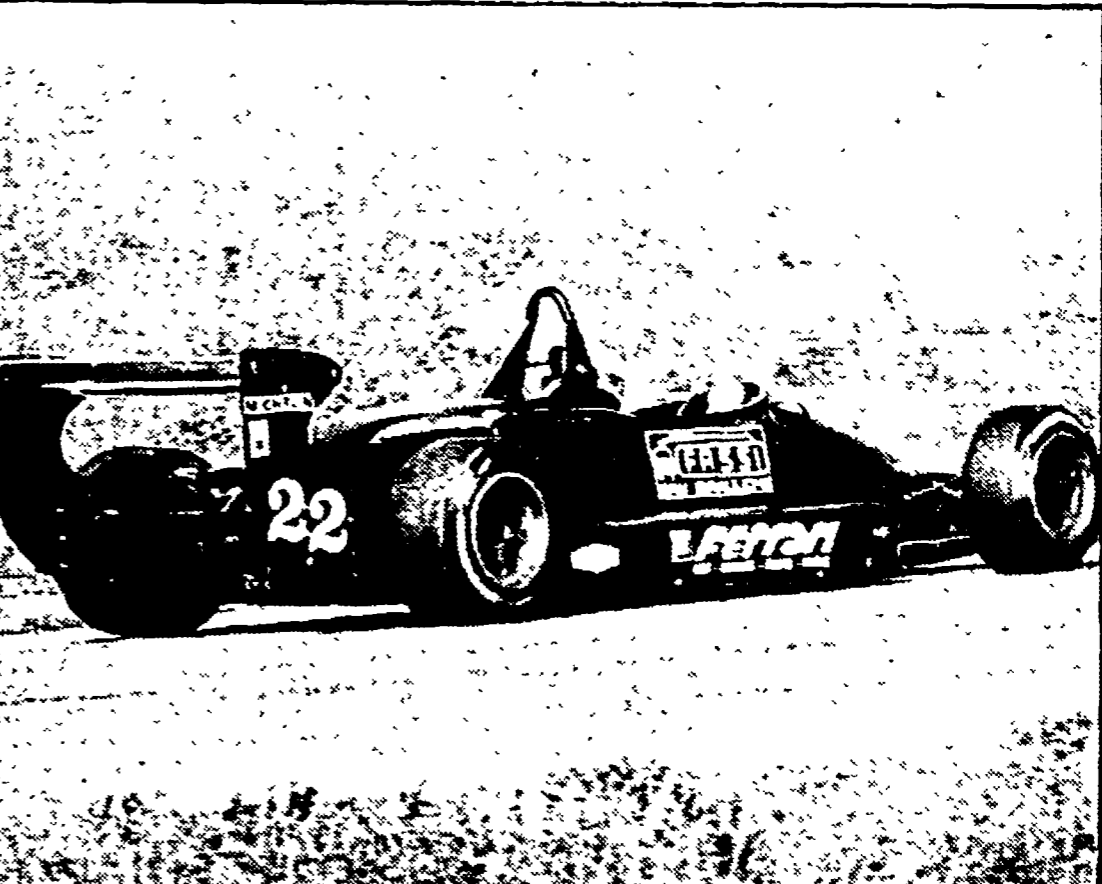
16 agosto: Trofeo e campionato italiano endurance di motociclismo;

24 agosto: prova del campionato mondiale di motocicletta;

14 settembre: Trofeo GP internazionale monomarca Laverda-Kawasaki;

27-28 settembre: trofeo «Il camionista dell'anno».

NELLE FOTO: in alto Apicella e Larini piloti di Formula 3. A destra (foto Reggiani) un momento di una gara di Formula 3



A settembre anche i Tir in pista

L'Autodromo Santamonica di Misano Adriatico ospiterà il 27 e il 28 settembre l'ultima prova del campionato europeo Truck. La spettacolare gara di velocità del Tir. La data della gara, inizialmente programmata per il 2 agosto è stata rinviata per ragioni tecniche, indipendenti dall'organizzazione dell'autodromo, alla fine di settembre, ma a tutto vantaggio del Santamonica che avrà così il privilegio di assegnare il titolo al campione leader della classifica dopo le numero-

se prove svolte in tutta Europa. I concorrenti che danno vita a questa manifestazione promossa dalla Citro — la federazione europea che stabilisce il programma — sono una sessantina. Le prove hanno lo scopo di premiare il camionista più veloce che dimostri, nel contempo, doti di perizia, affidabilità e bravura nel condurre questi giganti della strada. La manifestazione assume quest'anno un particolare significato poiché il 1986 è — come noto — l'anno mondiale della sicurezza stradale.