

sommario

N. 1423 - Vol. CX - 11 GENNAIO 1978

Un nuovo modo di usare la pubblicità nel rapporto fra le imprese e i consumatori.

Organizzata dall'UPA (l'Associazione che rappresenta le aziende industriali e commerciali utilizzatrici della pubblicità), si è svolta — nel salone della Cassa di Risparmio delle Province Lombarde — una giornata di studi sul tema: "Consumatore - Imprese - Pubblicità".

Come ha detto nella sua relazione introduttiva Gian Sandro Bassetti, Presidente dell'UPA, questa si occupa del rapporto fra l'industria e il consumatore, non per sostituirsi alle associazioni consumeriste, ma per fornire alle aziende gli strumenti per affrontare in anticipo l'evoluzione dei tempi. Bassetti ha rivendicato il diritto delle imprese ad usare la pubblicità fuori di ogni distorsione sovvenzionatrice, ma ha sottolineato i doveri che le leggi, la comunità economica europea e, soprattutto, la maturazione del consumatore pongono all'industria.

Per aiutare le aziende ad avere una chiara visione del nuovo rapporto che si deve instaurare fra l'impresa ed il suo pubblico, è stata molto utile la relazione di Louis Cantournet, Presidente della Commissione dell'UPA per questo genere di problemi, sul tema: "Orientamenti europei a favore del consumatore".

Gli ha fatto seguito Francesco Forte, professore di scienza delle finanze, che — trattando di "Pubblicità persuasiva, pubblicità informativa ed economia di mercato", ha contestato il tradizionale collegamento fra pubblicità e società dei consumi: la pubblicità è uno strumento che può essere impiegato anche per propagandare nuovi modelli di vita e nuove esigenze.

Nel pomeriggio, la giornata di studi è ripresa con due interventi di personalità straniere: June Evans, del consiglio di presidenza del Comitato economico e sociale della CEE, ed esponente della Commissione Consumatori della Gran Bretagna, e Paul de Win, direttore dell'Unione Internazionale delle Associazioni di Utenti Pubblicitari.

Un altro rappresentante dell'UPA, Hugo Elias, Presidente della Commissione per lo Statuto e il Codice ha parlato quindi su "Il consumatore e l'Autodisciplina Pubblicitaria".

Al dibattito, molto vivace, hanno partecipato rappresentanti delle associazioni dei consumatori, giornalisti pubblicitari e uomini delle aziende.

Il Presidente dell'UPA, Bassetti, nel tirare le conclusioni della giornata, ha annunciato che essa sarà seguita da altre riunioni, nelle quali via via si approfondiranno, in senso concreto ed orientativo per le aziende, le indicazioni emerse in questo primo convegno.

Lettere a Epoca 3

Italia domanda 4-7

Epoca per voi

È il sale la causa dell'ipertensione? / *Antonietta Garzia* - Sempre più difficile anche pagare le tasse / *Adolfo Feligetti* - La prima vela / *Remo Guerrini* - Il codice fiscale non è un segreto / *Achille Granata* - La posta 53-59

Attualità

L'anno di Aldo Moro - Carte in tavola, professore *Raffaello Uboldi* 12-15
Tornado - È tutto europeo l'aereo degli anni ottanta / *Piero Fortuna* 24-29
La crisi monetaria internazionale - Se il dollaro scivola ancora / *Angelo Conigliaro* 67-69

Inchieste

Unidal - Lo Stato spegne i forni / *Remo Guerrini* 16-20
Gli Stati Uniti e l'eurocomunismo - Un fantasma si aggira alla Casa Bianca / *Mauro Lucentini* 21-23

Grandi servizi

La mostra di Courbet - Un artista rivoluzionario che scandalizzò la borghesia / *Michele Dzieduszycki* 30-38
Il giro del mondo in camion: Australia - Nel deserto dei pinnacoli / *Lino e Daniele Pellegrini* 40-51

Personaggi

Il cantautore Lucio Dalla - Il piccolo poeta dei tempi difficili / *Gianni Mura* 62-64
Claudia Matta: le donne nelle aziende - Metti che Carli sia una donna / *Carla Stampa* 65-66
Il discosista azzurro Herbert Plank - Il contadino che vola / *Gianni Mura* 70-73

Opinioni

Memoria dell'epoca / *Ricciardetto* 8-9
I passi perduti / *Vittorio Gorresio* 10

Rubriche

Almanacco - Cinema: Charlot, il fedele comico della nostra vita / *Domenico Meccoli* - Un grande attore allo specchio: Perché faccio ridere / *Charlie Chaplin* - Libri, musica, teatro 74-77
A tavola con Veronelli 78
Svago: Scacchi, Bridge, Francobolli 78-79
Programmi radio-tv 80-81

In copertina: Herbert Plank, il nuovo campionissimo dello sci, mentre si allena. Foto di Mauro Galligani.

VITTORIO BUTTAFAVA DIRETTORE RESPONSABILE

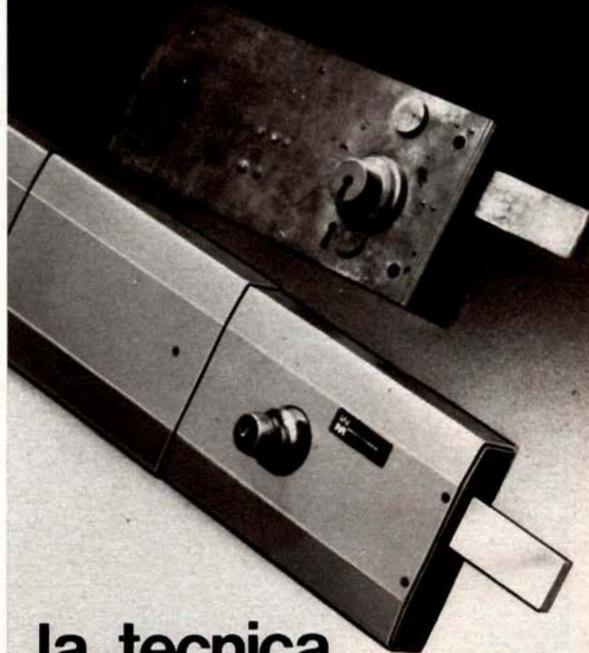
© EPOCA - ARNOLDO MONDADORI EDITORE

EPOCA - January 11, 1978 - EPOCA is published weekly by Arnoldo Mondadori Editore S.p.A. 20090 Segrate (Milano), Italy. Printed in Italy. Second class postage paid at New York N.Y. Subscription U.S. \$ 44.00 a year in USA and Canada. Volume CX, number 1423.

UFFICI ALL'ESTERO

Parigi: Mondadori EPEE - 4, Avenue Hoche - Paris 8e - tel. 2671423 - Londra: Arnoldo Mondadori Company - 1-4 Argyll Street - London W1V 1AD - tel. 01-439.4531 - telex 24610 - New York: Mondadori Publishing Co., 437 Madison Avenue - New York, N. Y. 10022 - tel. 758-6050 - Stoccolma: Arnoldo Mondadori Scandinavia AB, Kungsgatan 58 - 11122 Stockholm - tel. 08/243990 - telex 17906 Mondint - Monaco: Arnoldo Mondadori Deutschland GmbH - 8 München 5 - Klenzstrasse 38 - tel. 269031 - telex 524089 OGAME - Tokyo: Orion Press - 55-1-chome Kanda Jimbocho, Chiyoda-ku. Tel. (03)295-1400 - Johannesburg: Roy Wilson (503 - Leisk House - CNR Bree and Rissik Streets.) Tel. 22.64.82 - 43.04.55.

la tradizione



la tecnica



MOTTURA & C

BREVETTI

serrature di altissima sicurezza

SUPERCATENACCIO l'eleganza nella sicurezza



STUDIO ABBA TORINO

apertura interna ed esterna solo con la sua chiave

IN VENDITA NEI MIGLIORI NEGOZI DI FERRAMENTA

È tutto europeo l'aereo degli anni 80

Il "Tornado", autentico gioiello della tecnica, vola a 2500 chilometri all'ora, può viaggiare da solo, di giorno e di notte, con qualsiasi tempo. È costruito assieme da Italia, Germania e Inghilterra. Alla nostra industria aeronautica darà lavoro per cento milioni di ore.

di Piero Fortuna



*Il « Tornado » in volo di prova
nel cielo d'Inghilterra.
L'aereo può decollare e atterrare
in spazi ridottissimi,
anche sulla corsia di un'autostrada.*

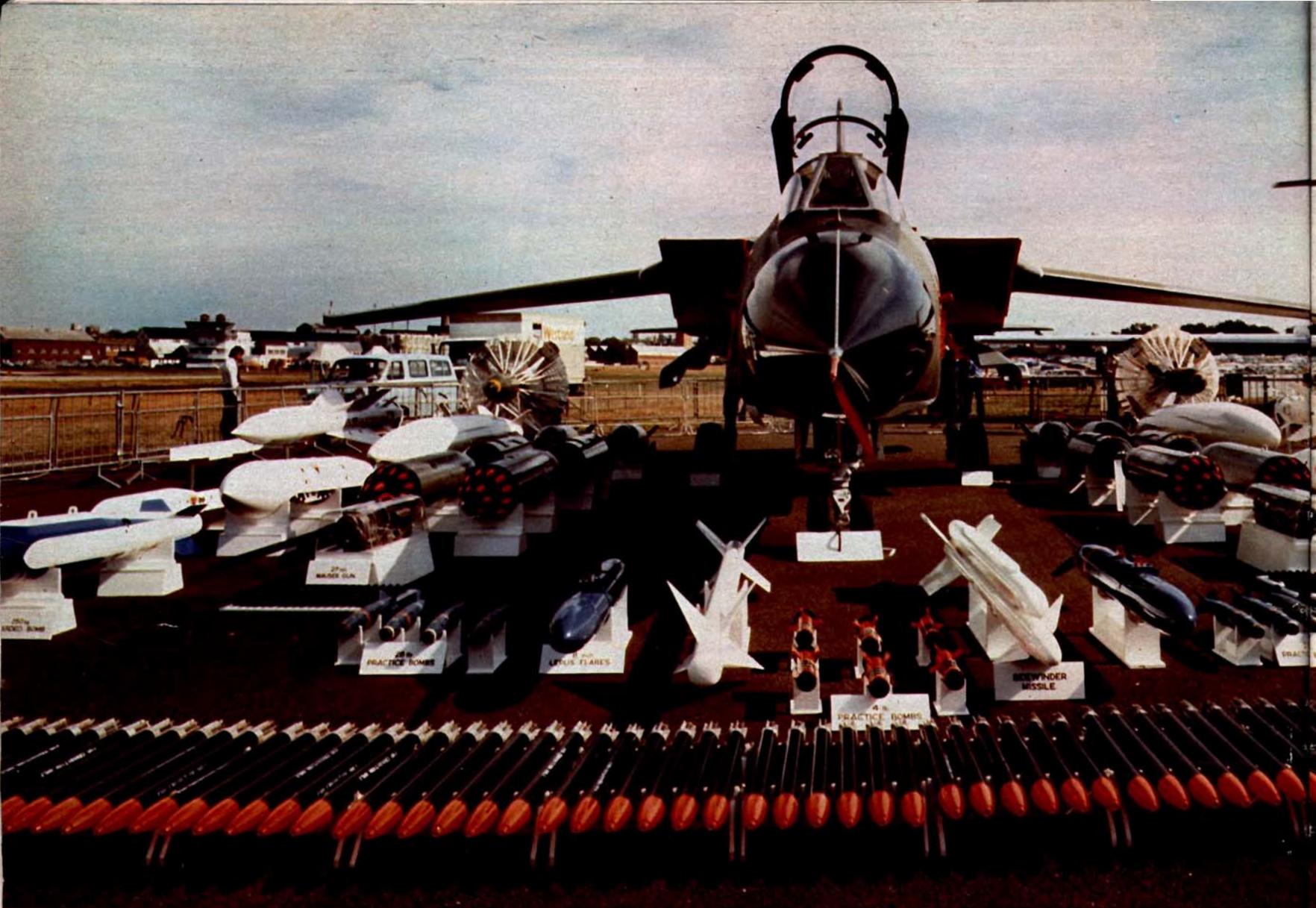


Warton, gennaio

■ ■ Il « Tornado » si dirige con manovra elegante verso gli *hangar* del campo di Warton, presso Blackpool, mentre un gruppo di tecnici si accinge a prenderlo in consegna. Il colonnello Carlo Colombo esce dalla carlinga, e agli uomini che lo aiutano a scendere dall'apparecchio rivolge un cenno di soddisfazione. Ha volato per 30 minuti sfiorando i 2500 chilometri orari nel cielo dell'Inghilterra e sull'Atlantico, e adesso tocca agli

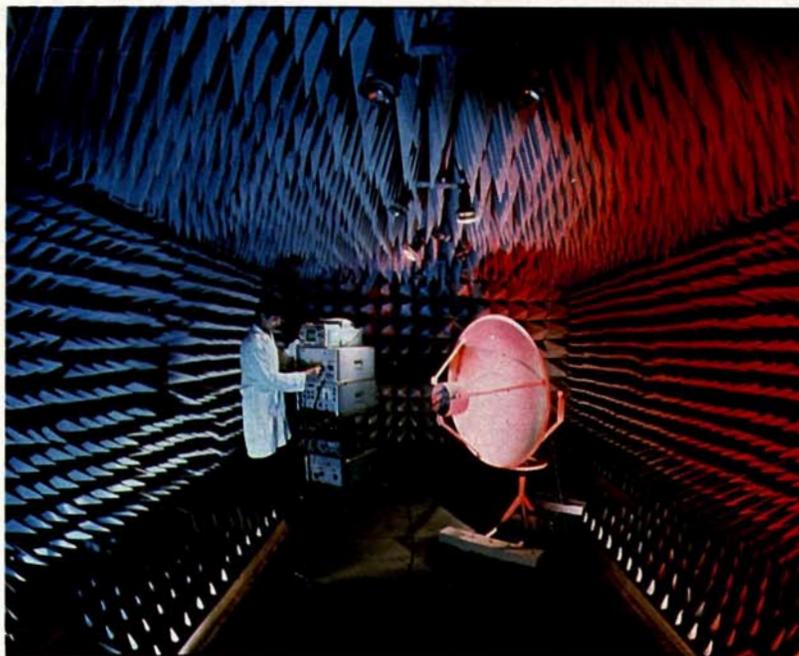
specialisti in camice bianco, agli ingegneri dei cervelli elettronici sistemati negli asettici capannoni dell'aeroporto, elaborare le migliaia di dati, gli impulsi, le cifre, i segnali che l'apparecchio ha trasmesso a terra durante quell'impetuosa scorribanda sopra le nuvole gonfie di pioggia.

Chiedo al colonnello quali sono le sue impressioni, che cosa pensa di quell'aereo spaventosamente veloce che può infrangere due volte la barriera del suono.



« È assai docile », dice mentre si sfilava la tuta e il casco, « molto stabile, più facile da maneggiare rispetto a altri aerei del genere. E poi può decollare e atterrare in spazi ridottissimi: praticamente da una corsia di autostrada. Senza contare che vola da solo: il pilota ha una pura funzione di controllo. Insomma, una macchina formidabile ».

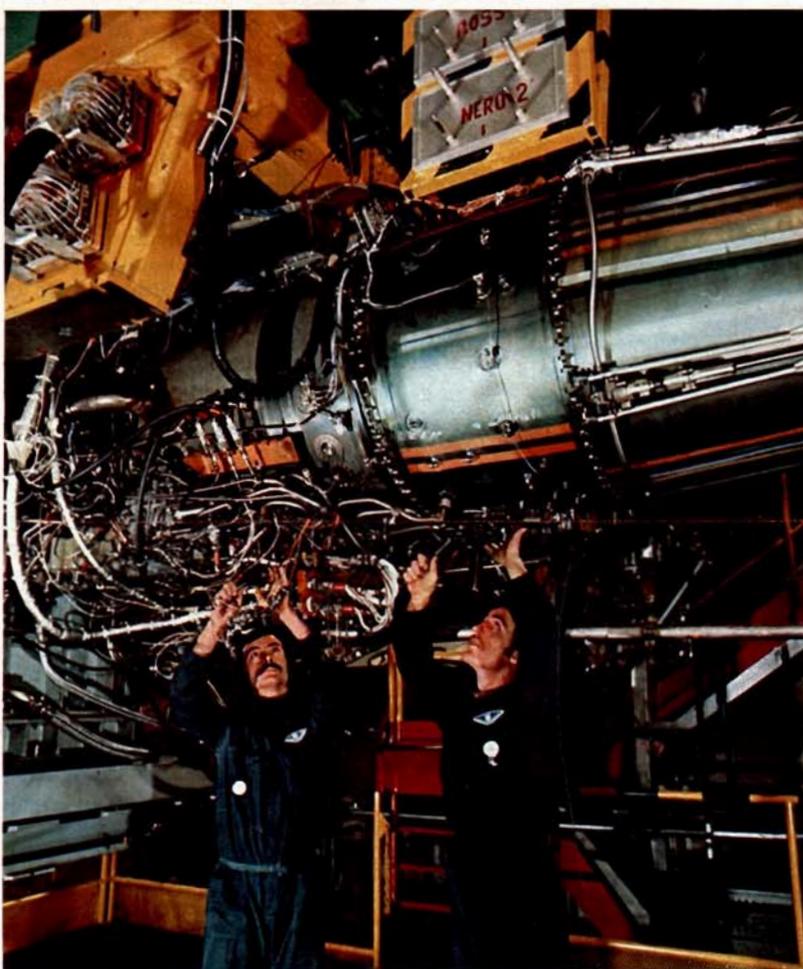
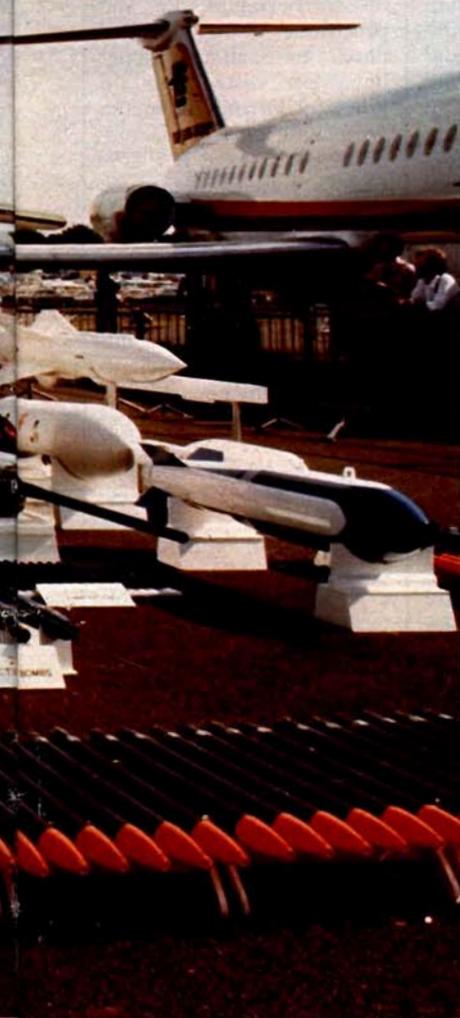
Il biglietto da visita di questo aereo da combattimento è a dir poco fantascientifico. Una velocità di 2500 all'ora, come si è detto. Un impianto radar che funziona da « occhio pensante » e che permette al « Tornado » di volare automaticamente sfiorando case, alberi, i profili del terreno a una altezza di 20-30 metri e a velocità supersonica. Una straordinaria maneggevolezza consentita dalle ali « a struttura variabile », nel senso che possono aprirsi come quelle degli uccelli o richiudersi « a freccia », secondo le circostanze e le necessità della missione. E ancora, la possibilità di trasportare armi sofisticatissime con una precisione di tiro stupefacente: a una distanza di 100 chilometri dal bersaglio, lo scarto è di circa mezzo metro. « Un vero ciclone », precisa il colonnello Colombo, « il che giustifica il nome



Nelle due foto qui sopra: alcune fasi di controllo della complessa strumentazione elettronica del « Tornado ». Alla realizzazione dell'aereo partecipano più di 500 industrie europee tra cui 120 italiane. Entro i prossimi anni se ne dovrebbero costruire 809 esemplari: 100 per l'Italia, 385 per l'aviazione inglese e 324 per quella tedesca.

**Una bomba volante
per sorvegliare i cieli dell'Occidente**

Qui a fianco: l'armamentario del « Tornado ». L'aereo, dotato di ali ad assetto variabile, ha una precisione di tiro stupefacente: può centrare un bersaglio lontano 100 chilometri, con uno scarto di appena 50 centimetri. Nelle foto qui sotto: tecnici ispezionano alcune parti dell'aereo. Tra le innovazioni più rivoluzionarie adottate dal « Tornado » vi è un radar che gli permette di volare automaticamente a velocità supersonica, sfiorando il terreno a soli 20 metri di altezza.



di «Tornado» che gli è stato imposto, oltre a quello di MRCA, che significa «multi ruolo», perché può svolgere funzioni, che sono tipiche di più aerei specializzati».

Messo in cantiere 9 anni fa, il «Tornado» è frutto della collaborazione tra l'italiana Aeritalia (la sua partecipazione al progetto è del 15%), l'inglese British Air Craft Corporation, B.A.C. (42,5%) e la tedesca MBB (l'altro 42,5%), che si sono consorziate in una società internazionale, la Panavia - la cui sede è a Monaco di Baviera - per la produzione della carlinga. Un'altra società internazionale, la Turbo Union, costituita tra la Rolls-Royce (al 40%), la Motoren und Turbinen Union tedesca (40%) e la Fiat (20%), provvede invece alla costruzione del motore: l'RB 199, un turbofan a 3 alberi con post bruciatore, molto robusto, di lunghezza ridotta e con basso consumo alla velocità di crociera. Ma alla realizzazione del progetto partecipano altre 500 industrie europee, tra cui 120 italiane, specializzate per lo più nell'avionica, l'attrezzatura elettronica di bordo.

«Questo significa», spiega l'ingegnere Riccardo Mautino dell'Aeritalia, direttore del programma «Tornado» per il nostro paese e membro del consiglio direttivo della Panavia, «che ci troviamo di fronte a un velivolo completamente europeo, nuovo in ogni sua parte a cominciare dalle batterie elettriche». Il contributo italiano al progetto è dato dalla costruzione delle ali a geometria variabile, in lega di titanio, che rappresentano uno degli elementi salienti del velivolo, e inoltre di talune apparecchiature elettroniche. «La nostra collaborazione tecnica», osserva ancora l'ingegnere Mautino, «tocca ogni parte essenziale dell'aereo».

Perché si è deciso di costruire il «Tornado»? «I militari ritengono», dice Piero Vergnano, capo dell'ufficio relazioni pubbliche dell'Aeritalia, «che un eventuale attacco nemico avverrà all'improvviso, in una notte con nebbia o neve; alla vigilia di Natale, si fa per dire. Bisogna impedire che questo attacco prenda una drammatica consistenza, tale da indurre a contromisure disperate, irreparabili. In questo caso, un aereo come il «Tornado», per le sue caratteristiche, può svolgere una efficace azione difensiva. A volo radente, e quindi sfuggendo all'avvistamento dei radar, può portarsi rapidamente sulle retrovie avversarie, sui porti, sconvolgendo con il suo altissimo potenziale distruttivo i rifornimenti, nei momenti più critici dell'attacco».

Questa la «filosofia» strategica, essenziale, del «Tornado». Ma la sua costruzione ha anche altre giustificazioni più immediate.

3 romanzi 11 racconti e il tuo inverno è giallo!

ELLERY QUEEN PRESENTA
INVERNO GIALLO
77-78



3 ROMANZI BREVI E 11 RACCONTI • LIRE 1800 • MONDADORI
CHARLOTTE ARMSTRONG - LESLIE FORD - EARL DERR BIGGERS - LAWRENCE G.
BLOCHMAN - MICHAEL GILBERT - EDWARD D. HOCH - ROBERT L. FISH - ROBIE MACAULEY
MICHAEL HARRISON - HELEN McCLOY - MICHAEL COLLINS - JON L. BREEN - BERKELEY
MATHER - ELLERY QUEEN.

Supplemento a Giallo Cinema n. 8 - Spedizione in abbonamento postale TR edit. aut. 64.56 - Direzione PT Verona

ora in edicola

Arnoldo Mondadori Editore

L'aereo degli anni 80

Dice l'ingegner Mautino: «Attraverso la standardizzazione dei velivoli, consentita da questa iniziativa europea che si prefigge di costruirne 809 (di cui 100 per l'aviazione italiana, 324 per quella tedesca e 385 per quella inglese) si giunge a una notevole riduzione dei costi industriali e quindi al contenimento delle spese sostenute dalla Nato in Europa. Il "Tornado", infatti, è un velivolo efficiente, potente e nello stesso tempo economico. Per le molteplici missioni che può svolgere - dalla ricognizione a grande distanza, all'appoggio tattico e all'interdizione sul campo di battaglia, all'attacco navale - è la *summa* di sette aerei che abbiano caratteristiche diverse. Per quanto riguarda la nostra aviazione militare, esso sostituirà tutti gli apparecchi che sono attualmente adibiti ai ruoli di ricognizione e di supporto alle operazioni navali e terrestri. All'atto pratico, permetterà di controllare il Mediterraneo che è la via principale di tutti i nostri rifornimenti».

Comunque, come ha osservato il generale di Brigata aerea Basilio Cottone, gli impieghi nei quali l'aereo «potrà esprimere al meglio le sue prestazioni eccezionali» sono la ricognizione e l'attacco contro obiettivi terrestri e navali. «Ad esempio, quale ricognitore, può raccogliere immagini con una precisione mai raggiunta finora». Gli apparati di rilevamento all'infrarosso e i sensori elettromagnetici di cui è dotato, gli permettono, non solo di «vedere» in qualsiasi condizione di tempo, «ma anche», spiega il generale Cottone, «di raccogliere immagini tanto precise da agevolare l'identificazione di aerei che un'ora prima stavano in un aeroporto e che nel frattempo sono decollati. Gli stessi apparati gli consentono di accertare se su un certo terreno, la notte precedente, hanno sostato dei carri armati che poi all'alba si sono allontanati». Quanto agli attacchi navali, dopo avere neutralizzato i missili antiaerei avversari, il «Tornado» è in grado di lanciare a grande distanza «bombe

intelligenti» teleguidandolo sul bersaglio. La sua precisione, come si accennava, ha dell'incredibile: oggi, per distruggere un ponte occorrono in media 50 velivoli G91 e non meno di 100 bombe. Il «Tornado» riuscirà a centrarlo in una sola missione e con una bomba sola.

L'adozione di questo aereo per la nostra aviazione militare (la spesa oscilla intorno ai 1000 miliardi di lire), ha suscitato molte polemiche un paio di anni fa, quando il governo dovette approvare il progetto. Alcuni, come il generale Nino Pasti, osservarono che il «Tornado» è in realtà un apparecchio da «aggressione», idoneo a portare la bomba atomica, e dunque in contrasto con la «filosofia» difensivista delle nostre Forze Armate. Ma a lui e a altri critici sono state opposte ragioni altrettanto calzanti. Tutti gli aerei, e non solo il «Tornado», possono portare l'atomica: ciò non vuol dire che siano destinati a questo compito. Il «Tornado» - si è osservato - è concepito «nel quadro della strategia della risposta flessibile» e per «l'impiego di armi convenzionali».

I partiti politici, compresi il comunista e il socialista e perfino il movimento di Lotta continua, sia pure con qualche riserva, si sono adattati alla circostanza che fa parte dei nostri impegni con la Nato, e assieme ai sindacati della FLM (la Federazione lavoratori metalmeccanici), hanno preferito considerare gli innegabili vantaggi che la partecipazione italiana al programma del «Tornado» procurerà alla industria aeronautica. Per la costruzione dell'aereo sono impegnati, nei tre paesi consorziati, 70 mila fra tecnici e operai. Di questi, 9 mila sono italiani i quali beneficiano di 100 milioni di ore lavorative, sul miliardo di ore previste complessivamente dal progetto. In pratica, la costruzione del «Tornado» occuperà l'industria aeronautica italiana per più di un terzo della sua capacità produttiva nei prossimi dieci anni. Il che, coi tempi che corrono, non è

una prospettiva da poco. C'è di più. Le industrie che fanno capo all'Aeritalia, e l'Aeritalia stessa, in seguito alla commessa di questo aereo, hanno fatto un grande salto di qualità produttiva. Per esempio, per la prima volta in Europa vengono costruiti, ora, macchinari speciali, capaci di fare cinque lavorazioni contemporaneamente. E alcuni di questi macchinari, come certe apparecchiature elettroniche prodotte dalla Microtecnica di Torino, vengono esportate all'estero, nei paesi a tecnologia più avanzata. Vi è poi da considerare che assieme a questo sviluppo industriale, resta in casa anche il denaro speso per costruire il «Tornado», appunto, sotto la specie del lavoro assicurato alle nostre fabbriche; e che la partecipazione al programma internazionale ci permette di acquisire la conoscenza tecnica di tutte le parti dell'aereo, dal momento che viene costruito contemporaneamente in Italia, Germania e Inghilterra.

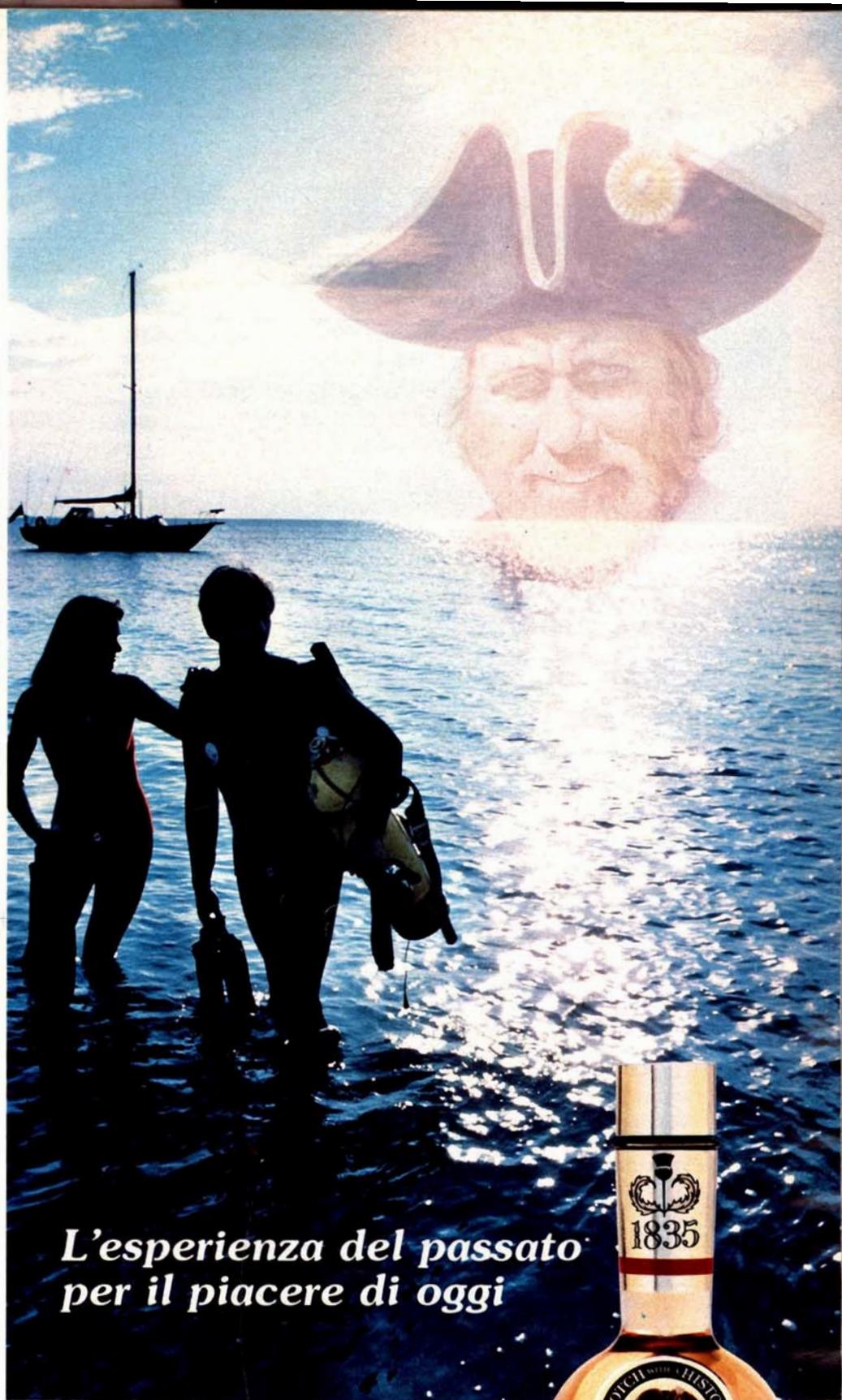
Altro aspetto importante: la cosiddetta «ricaduta tecnologica», vale a dire il trasferimento di dotte innovazioni di cui è dotato il «Tornado» nei vari settori produttivi e anche nella vita di ogni giorno. A questo riguardo, gli esempi sono illimitati. Si va dalle leghe leggere di titanio usate per le ali, che possono trovare il più banale degli impieghi nella costruzione di pentole, casseruole e stanghette per occhiali, ma anche, nel campo motoristico per le bielle delle automobili. Pure, la parte avionica del «Tornado» - che rappresenta il 30 per cento del velivolo: una specie di record assoluto - può trovare utilizzazioni pratiche. Il radar nell'aviazione civile o addirittura - in un futuro già vicino - sulle autostrade, per «portare» automaticamente a destinazione le macchine a una velocità programmata di 90-100 chilometri orari, senza che l'automobilista debba muovere un dito. I misuratori della pressione atmosferica installati sull'aereo per il volo automatico (raccolgono istantaneamente i dati ad altezze comprese fra i 45 centi-

metri dal suolo e i 18 mila metri) troveranno largo impiego nelle centrali termiche. Mentre il sistema di combustione del carburante nei motori, che consente notevoli economie, sarà sicuramente adottato per la costruzione di automotrici ferroviarie.

A che punto è ora il programma del «Tornado»? L'Aeritalia, la B.A.C. e la MBB hanno messo a punto 15 aerei (9 prototipi e 6 preserie) i quali, in Italia, in Inghilterra e in Germania, hanno già accumulato 1200 ore di volo, circa il 50 per cento delle 2500 previste. «Ma il complesso dei problemi esplorati», dice l'ingegnere B.O. Heath della B.A.C., «è oltre il 75 per cento. L'aereo, pertanto, andrà alla messa a punto senza problemi a cominciare dalla fine del 1978, e ha già assunto le sue caratteristiche salienti: quelle dell'aereo militare degli anni Ottanta.»

Altro aspetto saliente che il programma «Tornado» ha messo in evidenza: la possibilità di arrivare, con i fatti concreti, a quell'unità europea di cui tanto si parla. Il professor Gero Madelung, direttore generale della Panavia, sostiene che questa collaborazione tra le maggiori industrie aeronautiche italiane, inglesi e tedesche, ha già prodotto risultati interessanti. «Per regolare i nostri problemi economici abbiamo inventato una specie di moneta trinationale - che potrebbe essere il prodromo della futura moneta europea - al di fuori delle variazioni dei rapporti di scambio e delle differenti svalutazioni in corso nei tre paesi. Inoltre si è arrivati alla nascita di un sistema internazionale industriale che ha risolto nel migliore dei modi tutto quanto è connesso allo scambio delle informazioni e all'organizzazione manageriale. Infine abbiamo imparato a conoscerci meglio, ad andare d'accordo e a stimarci reciprocamente. E questo mi sembra il dato più significativo, assieme alla possibilità di adeguarci tecnicamente all'avanzatissimo sistema industriale americano.»

Piero Fortuna



*L'esperienza del passato
per il piacere di oggi*

**OLD
Smuggler**

Whisky con oltre 140 anni di storia



Distribuzione per l'Italia: P. Soffiantino & C. - Genova