L'ex ministro degli Interni boliviano è tornato a La Paz

Arguedas: sono stato un agente della CIA

Esplosiva conferenza stampa nella capitale boliviana - 6.500 dollari per raccogliere «informazioni di carattere segreto» - Tentativo di corruzione di un comunista: «Non accettò, e per di più mi insultò» - Il diario del «Che» gli fu dato da una spia americana

LA PAZ, 18 agosto

Il ritorno di Antonio Arguedas in Bolivia e la sua esplosiva conferenza stampa sul ruolo della «Central Intelligence Agency» (il servizio di spionaggio americano), nella politica boliviana sono gli avvenimenti oggi più salienti nel panorama latino-americano. Il gesto dell'ex ministro degli Interni di La Paz, che continua a professarsi marxista e ammiratore della rivoluzione cubana, ha stupito gli osservatori nella capitale boliviana. In particolare essi si chiedono se il ritorno di Arguedas in patria sia l'atto di un uomo coraggioso, deciso ad andare fino in fondo nelle sue denunce, o se faccia parte di un complesso gioco di cui si perdono i contorni.

Al suo arrivo all'aeroporto di La Paz, Arguedas è stato fermato dalla polizia, che gli ha tuttavia consentito di tenere una conferenza stampa, poi interrotta quando più pesanti si facevano le accuse allo spionaggio americano. L'ex ministro degli Interni, rivelando di essere stato un agente della CIA, ha detto di aver ricevuto *«ingenti somme di denaro per compromettere funzionari e altre personalità»* sospettati di essere comunisti.

Quando fu nominato sottosegretario, subito dopo il colpo di Stato (4 novembre 1964) che rovesciò Paz Estenssoro e instaurò al potere Barrientos, il colonnello Edward Fox, addetto aeronautico all'ambasciata americana e capo della CIA in Bolivia, gli impose di dimettersi, sospettandolo di essere comunista. Nel contempo, Fox avviò una campagna negli ambienti ufficiali per conseguire il suo obiettivo e dopo una ventina di giorni minacciò di far sospendere tutti gli aiuti finanziari alla Bolivia se Arguedas non si fosse dimesso.

Alla fine il capo della CIA a La Paz — racconta ancora Arguedas — gli propose di dimostrare di non essere *«un comunista infiltratosi nel governo»*. Insieme ad un'altra spia americana, un certo Larry Sterfield, si recò a Lima per sottoporsi *«ad un ampio interrogatorio, quindi ad un esame con l'impiego di strumenti elettronici e infine al siero della verità»*. Arguedas dimostrò di non essere comunista e si vide assegnare dalla CIA il compito di raccogliere informazioni di carattere segreto sulle attività di alti funzionari latino-americani e sui possibili piani del governo cubano: in cambio ottenne da Fox un compenso di 6.500 dollari (pari a oltre 4 milioni di lire).

Diventato ministro, continuò la sua attività di spia al servizio della CIA. Durante un suo viaggio a Washington (*«Lo spionaggio americano mi dette 6.500 dollari e pagò le spese di alloggio in un albergo»* della capitale nord-americana), gli consegnarono un assegno di 2.500 dollari con i quali doveva corrompere Federico Escobar, un comunista funzionario delle miniere. In cambio dell'assegno, Escobar avrebbe dovuto comunicare tutto ciò che sapeva sulla Cina e sui Paesi socialisti. *«Escobar* — ha detto Arguedes — *si rifiutò di accettare la somma e per di più mi insultò»*.

Quanto alla copia del diario del «Che» donata al governo cubano, Arguedas ha rivelato di averla ricevuta da un altro agente della CIA, un certo Hugo Murray (attualmente direttore della sicurezza dell'ente statunitense per lo sviluppo internazionale in Bolivia), che gliela dette perchè fosse utilizzata *«per porre in cattiva luce la rivoluzione cubana e Fidel Castro»*.

E' a questo punto che i poliziotti hanno impedito ad Arguedas di continuare e, fra le proteste dei giornalisti presenti, lo hanno fatto salire su un'auto che è partita per destinazione ignota.

Altre dichiarazioni Arguedas aveva fatto a Lima prima di salire sull'aereo che lo avrebbe condotto a La Paz.

«Stanco del loro ricatto (degli agenti della CIA, *n.d.r.*), *degli oltraggi e della loro bassezza, ho deciso di ribellarmi e come prima cosa ho consegnato il diaro del comandante Ernesto «Che» Guerara al governo dell'Arana»*

Sempre a Lima egli ha detto che agenti della CIA minacciarono di far scoppiare una rivoluzione in Bolivia e di uccidere tutti i membri della sua famiglia prima di offrirgli un assegno in bianco per ottenere il suo silenzio sulle attività dell'organizzazione. La CIA — ha detto infine Arguedas — desiderava che egli lavorasse per l'organizzazione come agente infiltrato in un governo latino-americano di sinistra. Non ha tuttavia voluto precisare. Ha promesso di informare *«il mio popolo delle stupide macchinazioni del servizio informazioni degli Stati Uniti»*

Da ieri non si hanno più sue notizie.

Sciagura stradale senza precedenti in Giappone

GIFU — Una panoramica del luogo della sciagura. La freccia indica il salto compiuto dai due pullman investiti dalla frana. (Telefoto AP)

Due pullman travolti da una frana: cento morti

GIFU (Giappone), 18 agosto

Cento morti in un incidente della strada in Giappone. E' la più grave sciagura del genere che si sia mai verificata in questo Paese.

Ecco come si è verificata la vera e propria strage. Due pullman, carichi di gitanti, in prevalenza donne e bambini — si trattava di una gita organizzata da una rivista femminile — sono stati investiti da una valanga di fango che li ha scaraventati nel fiume sottostante, profondo, in quel punto, oltre 12 metri.

Solo tre persone delle 103 che si trovavano a bordo dei due automezzi sono riuscite ad emergere vive dai rottami sommersi dalle acque del fiume in piena.

La frana è stata provocata dalle piogge violentissime che in questi giorni si stanno abbattendo su tutto il territorio del Giappone provocando inondazioni e smottamenti. Nella sola zona di Gifu, ad esempio, nelle 24 ore che hanno preceduto l'incidente, sono caduti 350 mm. di pioggia.

La tragica gita — come dicevamo — era stata organizzata da una rivista femminile che aveva noleggiato 15 pullman per portare le sue lettrici e i loro bambini ad ammirare il sorgere del sole dalla vetta del monte Norikura. Settecento persone avevano aderito all'iniziativa della rivista. Il monte Norikura sale fino a 3.026 metri ed è appunto tradizionale meta di gite per i giapponesi. La sciagura è avvenuta a oltre ottanta chilometri dalla meta.

La colonna procedeva a velocità moderata, quando il conducente dell'autobus di testa avvistava una grossa frana che sbarrava la strada. Viste le dimensioni della frana decideva di invertire la marcia, ma, appena ultimata tale operazione, un'altra frana sbarrava nuovamente la strada agli automezzi.

Sopraggiungeva, nel frattempo, una squadra di operai per aprire un varco, mentre la colonna degli automezzi rimaneva bioccata. La pioggia che continuava a cadere non permetteva ai gitanti di scendere dagli autobus.

A questo punto una terza frana si abbatteva quasi a metà distanza fra la prima e la seconda. Ed è stata quella che ha spazzato via due degli autobus scaraventandoli nel fiume.

Davanti alla cattedrale di Westminster

Una zuffa tra cattolici inglesi favorevoli e contrari alla «pillola»

LONDRA, 18 agosto

Lo stato di disagio e di tensione provocato dalla recente enciclica papale «Humanae vitae» — che vieta, come è noto, l'uso di anticoncezionali — non accenna a placarsi in seno al mondo cattolico.

A Londra, stamattina, gruppi di fedeli di opposte opinioni, alcuni favorevoli ed altri contrari alla «pillola», sono venuti addirittura alle mani. L'incidente è accaduto davanti alla cattedrale di Westminster, al termine della messa solenne. All'uscita dalla chiesa, coloro che avevano assistito al rito si sono trovati di fronte un centinaio di parrocchiani di padre Paul Weir, un giovane sacerdote recentemente sospeso «a divinis» per avere espresso pubblicamente il suo dissenso nei confronti dell'enciclica. Questo gruppo inalberava cartelli di protesta. La reazione degli «ortodossi», animati da una anziana signorina che si è messa a strillare *«tutti quelli che sostengono il Papa vengano qui!»*, non si è fatta attendere, e sui gradini della scalinata d'accesso alla cattedrale è stata organizzata una «controdimostrazione» (forse non del tutto «spontanea», dato che è subito comparso un «controstriscione» con la scritta: *«Noi appoggiamo il Papa cattolici, prima di agire riflettete'»*).

L'atmosfera così si è riscaldata, da una parte e dall'altra sono incominciate a volare parole grosse (*«Cattivi cattolici»*, *«Traditori»*, urlavano i «papisti», *«Ipocriti»*, rispondevano i seguaci di padre Weir). Poi la zuffa, che ha richiesto l'intervento dei «policemen» per separare i contendenti.

Il gruppo di cattolici favorevole alla «pillola» antifecondativa, tuttavia, non si è dato per vinto, e in corteo si è recato all'altra cattedrale cattolica, quella di Southwark, dove, deposti i cartelli all'ingresso, si è raccolto in preghiera. Southwark è la sede del 63enne arcivescovo Cyril Cowderoy, l'unico prelato inglese che ha comminato sanzioni disciplinari ai sacerdoti che si sono dichiarati contrari all'«Humanae vitae» (fra gli altri, padre Weir e un altro giovane ecclesiastico, David Payne).

La sua «pastorale» in appoggio all'enciclica di Paolo VI è stata censurata in alcune parti da diversi parroci dissidenti prima di leggerla ai fedeli nelle chiese: una frase definiva, per esempio, *«sempliciotti ingannati»* tutti i cattolici che non concordano con la decisione del Papa. Si comprende, perciò, come l'arcivescovo Cowderoy sia in questo momento molto impopolare.

Ma non si tratta di un episodio isolato: il malcontento nelle diocesi britanniche — informa il *Sunday Times* — è vivissimo. I vescovi di Portsmouth e di Brighton hanno tentato, con ben scarso successo, di placare gli animi convocando riunioni plenarie dei sacerdoti alle loro dipendenze, ma i preti che hanno aderito al «comitato dei laici» (un movimento che chiede che la decisione sull'uso o meno degli anticoncezionali sia lasciata al giudizio individuale di ciascun fedele) sono ormai più di cento. *«La rivolta* — osserva il *Sunday Times* — è molto estesa».

NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTI CA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERO NAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTI CA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MO TO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAU

La «ripresa» più brillante se la coppia massima è ottenuta ai bassi regimi

Aumentando il regime di rotazione, il valore della coppia massima diminuisce progressivamente - Una maggiore «elasticità» a scapito della più alta potenza

La massima potenza di un motore è quasi sempre la caratteristica maggiormente pubblicizzata sulla quale viene richiamata l'attenzione della massa degli utenti. Viene, invece, trascurato, il più delle volte, un dato caratteristico e fondamentale del motore: il suo momento torcente, o coppia motrice, che agisce sull'albero motore come energia determinante il moto rotatorio.

Si tratta quindi, per una semplice comprensione della sua importanza, di esaminarne l'origine fisica e «meccanica» e di analizzare, sia pure in modo schematico, il significato delle sue variazioni al variare della potenza col numero dei giri ed a quale regime di rotazione ottimale deve realizzarsi il suo massimo valore (coppia massima).

Abbiamo precedentemente illustrato il concetto di pressione media effettiva (p.m.e.). Essa è il valore medio, ipotetico e sperimentale, della reale pressione che si sviluppa nel cilindro durante la combustione e agisce sullo stantuffo lungo la sua corsa in fase di espansione. Nella realtà la pressione agisce con intensità variabile da un valore massimo ad uno minimo, leggermente inferiore alla pressione atmosferica.

Non esamineremo, per semplicità, queste variazioni nè i fenomeni che ne derivano, limitandoci a considerare, come già detto, gli effetti della pressione intesa come valore medio effettivo e costante per l'intera corsa d'espansione.

E' quindi dalla sua azione sulla superficie superiore dello stantuffo che ha origine la forza F (kg.). Questa forza fa traslare lo stantuffo stesso nel cilindro ed è il sistema biella-manovella che trasforma il moto lineare dello stantuffo in moto rotatorio dell'albero motore.

Sullo spinotto dello stantuffo la forza F si scompone in due forze: F/n, perpendicolare all'asse del cilindro, è causa di attrito e F/l, lungo l'asse della biella l, viene trasmessa dalla biella al bottone di manovella B. Sul bottone di manovella la forza F/l si scompone, a sua volta, in due forze: F/r, lungo il braccio di manovella r ed F/t, perpendicolare al braccio stesso.

E' la forza F/t, applicata al bottone di manovella, che produce lavoro utile (kgm) il cui valore è determinato dal prodotto dell'intensità della forza stessa F/t (kg.) per la distanza r (m.) dal centro di rotazione. Questo prodotto dà la misura, quindi, del momento torcente, o coppia motrice, applicato all'albero motore. Esso indica, perciò, il grado di lavoro utile che il motore è in condizione di produrre.

E' evidente la diretta proporzionalità esistente, a parità di giri e di cilindrata, tra pressione media effettiva e coppia motrice.

Dobbiamo ora considerare che la pressione media effettiva, su uno stesso motore, varia al variare del numero dei giri in quanto, a regimi di rotazione diversi, corrispondono valori diversi del rendimento meccanico e di quello volumetrico. Alle suddette variazioni di p.m.e. corrispondono, di conseguenza, analoghe variazioni del valore della coppia motrice. Essa, da un certo valore al regime più basso di funzionamento regolare, cresce di intensità sino ad un massimo che si verifica a quel numero di giri che consente di realizzare il massimo riempimento volumetrico del cilindro col minore effetto negativo prodotto da gli attriti meccanici.

Aumentando ulteriormente il regime di rotazione, il valore della coppia motrice diminuisce progressivamente fino ad un valore che corrisponde alla massima potenza del motore. Ogni ulteriore aumento del regime di rotazione fa diminuire il rendimento volumetrico mentre aumentano notevolmente le perdite per attrito. Coppia e potenza «calano» rapidamente e cessano di interessare agli effetti pratici.

La collocazione della coppia massima ad un certo regime di rotazione ha grande importanza agli effetti della vivacità di «ripresa» del motore e determina anche le sue doti di elasticità. Infatti, tanto più la coppia massima è ottenuta ai bassi regimi tanto maggiori saranno le doti di «ripresa» del motore.

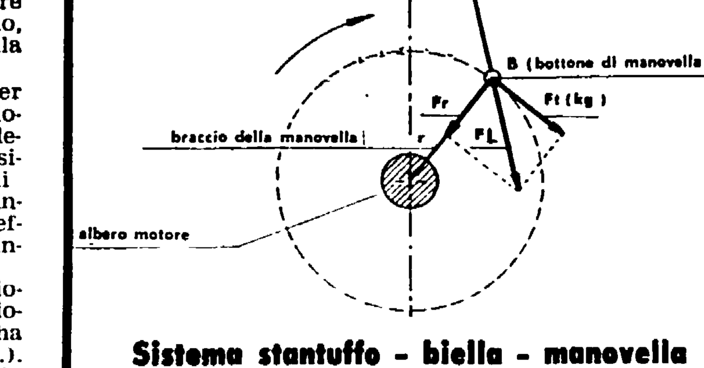
E' inoltre indispensabile, agli effetti dell'«elasticità» di marcia, che i valori della coppia motrice crescano dal regime di massima potenza verso i regimi inferiori. In queste condizioni il motore è in grado di produrre, a regimi di rotazione via via decrescenti, uno sforzo adeguato alle accresciute asperità riscontrate dall'autovettura durante il suo percorso.

Normalmente, per ottenere un rendimento volumetrico ottimo ai bassi regimi è necessario dotare il motore di condotti di aspirazione con diametri relativamente piccoli che consentono alla miscela aria-benzina di fluire verso il cilindro ad una velocità adeguata. La riduzione del diametro dei condotti, a parità di altre condizioni, determina però un forte aumento della velocità del fluido al crescere dei giri. Questo aumento di velocità provoca maggiori resistenze al passaggio della miscela e si traduce in una perdita di potenza ai massimi regimi.

Una maggiore «elasticità» del motore si ottiene perciò sempre rinunciando ad una parte della potenza massima. Nelle attuali condizioni di traffico intenso e spesso caotico non è possibile utilizzare con frequenza la massima potenza del nostro motore.

E' indispensabile invece disporre di un'autovettura dotata di notevole «ripresa».

G.C. MASTROPAOLO



Sistema stantuffo - biella - manovella
La forza Ft genera la coppia motrice

Già adottate per le auto da competizione

Leghe leggere come l'acciaio

Il rapporto potenza-peso - Gli aspetti negativi: il «salto» e l'«involo»

Lega leggera, in automobilismo, significa alleggerimento delle strutture; ed alleggerimento delle strutture significa più elevati rapporti potenza/peso. Con più elevati rapporti potenza/peso, si realizzano evidentemente vetture più brillanti, dotate in primo luogo di una ripresa superiore.

Di conseguenza, le leghe leggere si sono notevolmente estese in campo automobilistico, specie negli ultimi anni, durante i quali, in gran parte per merito dello sviluppo dell'aeronautica, sono state realizzate numerose nuove leghe d'alluminio di ottime caratteristiche meccaniche e di costo non molto elevato, essendo prodotte in grandi quantitativi. Per di più, hanno fatto progressi decisivi i sistemi di saldatura elettrica, per cui quel sistema che è tanto pratico per gli acciai, può ora applicarsi, anche se con determinate limitazioni, anche alle leghe leggere.

E' così possibile «alleggerire» fortemente, a pari prestazioni, quasi tutti gli organi che costituiscono un'automobile, seppure in diversa misura. La classica carrozzeria realizzata in lamiera di acciaio stampata e saldata a punti ed a linea continua, può essere sostituita, totalmente o parzialmente, da una leggera struttura in tubi d'acciaio saldati, che assolve alla funzione portante, ricoperta da lastre di lega d'alluminio, fissate con ribattini, bulloni e saldature elettriche. Per quanto concerne lo sterzo, un notevole numero degli organi che lo compongono, può essere realizzato con leghe leggere, scelte, queste, tra le più resistenti dal punto di vista meccanico. Tali leghe contengono di solito percentuali rilevanti di rame, manganese, ed in certi casi, nichel. Alcune di esse sono temperabili, ed hanno carichi di rottura e carichi di snervamento (limiti di elasticità) molto elevati, dell'ordine di quelli degli acciai comuni.

Un *Lautal* può avere un carico di rottura superiore a 40 chilogrammi per millimetro quadrato, ed un carico di snervamento vicino a 30. Un *Avional* può avere caratteristiche lievemente superiori, e certi *duralumini* arrivano a 60 come carico di rottura e superano i 50 chilogrammi per millimetro quadrato come limite di snervamento, valori superiori ai corrispondenti carichi ammissibili per tutto un gruppo di acciai.

Con materiali del genere, che, per di più, sono praticamente inossidabili e facilmente lavorabili, si possono realizzare molti organi, non solo per quanto concerne il cinematismo dello sterzo, ma anche per quanto concerne il cambio, il motore, le trasmissioni e le sospensioni. Si possono costruire motori raffreddati a liquido con il monoblocco in lega leggera ed i cilindri incamiciati in ghisa, con pistoni e bielle in lega leggera; la testata in lega leggera è ormai universalmente adottata anche nei motori di serie. Anche la scatola del cambio, che normalmente è in ghisa, può essere realizzata in lega leggera, come molti elementi della trasmissione e delle sospensioni, sia anteriori che posteriori.

Si tratta di una tecnica ormai nota, sviluppatasi ed affinatasi per la costruzione di vetture da competizione, e che può essere utilizzata per la realizzazione di vetture fuori serie o sportive.

Per dare un'idea dei limiti raggiunti dalla «tecnica dell'alleggerimento» ricordiamo, come ordine di grandezza, alcuni dati relativi alle vetture da competizione d'oggi, comparati a quelli della modesta «500». Questa vetturetta pesa 520 chilogrammi, ha un motore da 22 cavalli, e può toccare i cento all'ora. Una vettura da corsa di formula uno pesa circa 500 chili, ossia qualcosa meno della «500», ha un motore da tre litri che sviluppa 400 cavalli, e tocca i trecento all'ora. Con lo stesso peso, la potenza installata è quasi venti volte superiore, e la velocità è tripla.

Per le vetture di formula due si hanno valori un po' meno spinti, ma sempre di pieno rilievo: peso poco superiore ai 400 chili, potenza circa 220 cavalli, velocità 260 all'ora. Per la formula 3 si ha un peso di 400 chili, una potenza di 120 cavalli ed una velocità di 210 all'ora.

E' chiaro che in queste vetture la carrozzeria è ridotta a limiti rudimentali, e quindi pesa assai meno di una carrozzeria da strada, anche se di struttura leggera, e che anche le dimensioni dell'abitacolo sono minime. Ma è altrettanto chiaro che utilizzando una tecnica simile, anche senza spingere i rapporti ed i valori ai limiti delle vetture di formula, è oggi assai agevole costruire vetture da strada assai leggere.

L'alleggerimento di una vettura sportiva è dunque oggi assai più facile di un tempo e consente di raggiungere abbastanza facilmente rapporti potenza/peso molto elevati, senza ricorrere nemmeno a soluzioni tecniche troppo avanzate. L'alleggerimento, però, può presentare anche aspetti negativi, ove si vogliano spingere le cose troppo oltre.

La vettura troppo leggera ha la tendenza a «saltare» se affronta ad andatura sostenuta un'irregolarità della strada, può esser fatta sbandare pericolosamente da una raffica laterale, ed è soggetta, nel caso un incidente le faccia assumere una posizione irregolare, a veri e propri fenomeni di portanza, che la possono far letteralmente volare per parecchi metri. I recenti incidenti di Monza e di altri autodromi ci hanno dato immagini impressionanti del comportamento di vetture molto veloci ed al tempo stesso molto leggere, coinvolte in un incidente. P.S.

L'estate declina, ma si può sempre sognare

Un canotto per iniziarsi alla difficile arte del navigare

Nell'ampia gamma proposta dalla Pirelli, il «gommone» per tutti: dalla famigliola a tre a quella patriarcale

Decisamente, il «gommone» è l'utilitaria del mare. Così come, chi è fresco di patente, si rivolge ad un certo numero di Case che gli propongono una serie di macchine che non vanno oltre i mille-millecento di cilindrata, anche chi, per la prima volta «vuole andare per mare» si indirizza, quasi automaticamente, a quello che è comunemente chiamato «canotto di gomma».

Quali i motivi di questa preferenza? Sono tanti e tutti giustificabili. In primo luogo, il neo-navigatore va cercando la sicurezza e il «gommone», basso sull'acqua quel tanto che basta, da, senza dubbio, questo senso di sicurezza: ha una ampia superficie d'appoggio, è pieno d'aria e il materiale con cui è costruito è garantito ad alta resistenza da Case con tanto di nome. In ciò incoraggia anche il fatto che i moderni battelli pneumatici non sono più costituiti da un'unica «camera», ma da tre o quattro compartimenti cioè, non è un palloncino che, bucato, si affloscia d'un colpo e nella sua interezza. E' dimostrato che anche con un compartimento allagato, il canotto galleggia ancora bene con la portata massima consentita e può sfruttare a mezza forza il propulsore. Un altro dei tanti motivi che fanno preferire il «gommone» al principiante è quello del facile rimessaggio. Finita la stagione, lo lavi con acqua dolce, lo fai asciugare, lo sgonfi, lo pieghi e lo ficchi in una o due borse di tela gommata che tengono il posto, tutt'al più, della cassetta delle patate. Ancora un motivo, e non dei più di sprezzabili, di preferenza il prezzo d'acquisto che, anche nei modelli «professionali», è abbastanza contenuto.

Poi, una volta che il neofita del mare avrà preso dimestichezza col canotto e con le onde e magari avrà fatto una breve passeggiata sulla «barca» dell'amico — barca e non canotto — rileverà la differenza che corre tra il viaggiare in «500» e lo scarrozzarsi in «Cadillac»: seduto sul suo canotto, sentirà «battere» la chiglia sulle onde (e ogni «battuta» è un colpo alla spina dorsale), noterà che il canotto non «plana» abbastanza in fretta come la «barca» dell'amico che pure fruisce della stessa potenza, non acquista quella velocità che i cavalli del suo motore gli permetterebbero invece con una carena ben sagomata. E allora «da dentro» il canotto di gomma e acquista un altro tipo di natante. Da qui lo ampio mercato dell'usato che in questi ultimi anni si è venuto sviluppando nel settore dei canotti pneumatici.

In materia di battelli pneumatici, un nome di indiscusso prestigio in campo nazionale ed estero è rappresentato dalla Pirelli con la sua vasta produzione.

La Pirelli presenta sei modelli del «Laros» il 5, l'8, il 15, il 30, il 40 e il 50 quest'ultimo novità della stagione, il «Folaga», il «Supergabbiano» e il «Supernautilus». I più piccoli sono il «Supernautilus» (portata due-tre persone, non motorizzabile, costo 75 mila lire); il «Supergabbiano» (stessa portata, motorizzabile con potenze fino a 5,5 hp, costo 135 mila lire); il Laros 5 (stessa portata, fino a 7 hp, 160 mila lire); il «Folaga» (portata 5 persone, 3 cavalli e mezzo, 170 mila lire); il Laros 8 (3-4 persone, 18 cavalli, 200 mila lire). Quest'ultimo, ad esempio, pesa, nella custodia, 43 chili e può raggiungere, con due persone a bordo, i 35 kmh. Il n. 5 della serie Laros pesa 31 chili e, con due persone, raggiunge i 25 kmh.

Con il Laros 15 siamo già in una classe intermedia: porta 4-5 persone, monta un gruppo poppiero fino a 25 cavalli e costa 280 mila lire. Quindi si passa ai «grossi»: il Laros 30 porta 5-6 persone, sfrutta motori fino a 40 cavalli e costa 380 mila lire, il 40 porta 7-8 persone con motori fino a 55 cavalli e costa 460 mila lire ed infine il 50 per 8-10 persone per motori fino a 60 cavalli e costa 580 mila lire.

Ma ormai, la stagione è al culmine: l'estate, più male che bene, sta per concludersi e queste note possono servire, tutt'al più, ad indirizzare un certo numero di aspiranti-marinai ad una certa scelta per la prossima estate. Ad indirizzare ed a fare sognare.

G. C.

Il Laros 8, a tre camere indipendenti, può sfruttare potenze fino a 18 cavalli con 3-4 persone.

Rubrica a cura di **Fernando Strambaci**