Rientrati Panatta e c. dopo la vittoria in «Davis»

# L'insalatiera d'argento è approdata in Italia

**Ora si porrà il problema dei difficili rapporti tra Nicola Pietrangeli e il neopresidente Paolo Galgani**

ROMA — Pietrangeli, da sinistra, Bertolucci, Panatta e Barazzutti a Fiumicino con la celebre «insalatiera».

ROMA, 26 dicembre

*La nazionale italiana di tennis, reduce dalla vittoriosa finale di Coppa Davis a Santiago contro il Cile e rientrata a Roma. E' mancata la prevista affluenza di appassionati; in compenso all'aeroporto di Fiumicino c'erano decine di giornalisti, fotografi, cineoperatori e gli azzurri hanno mostrato a lungo l'imponente insalatiera d'argento.*

*Il più festeggiato è stato Pietrangeli, il capitano non giocatore.*

*E' stata una Coppa Davis di serie B, gli è stato detto.*

*«Chi vuole pensarla per forza così rimanga della propria idea — ha risposto Pietrangeli — io dico che la Coppa Davis non conosce edizioni di serie B e che la finale di Santiago è stata una finale ad altissimo livello. Se poi si vuole sminuire questo successo sopo perché ad ottenerlo siamo stati noi, pazienza».*

*«Io — ha proseguito Pietrangeli — sono particolarmente felice di questa vittoria. Oggi la Coppa Davis, con l'incredibile sviluppo di popolarità che ha avuto il tennis, è seconda per l'importanza solo alla Coppa del Mondo di calcio. Non è stato facile vincerla, anche se ho sempre pensato che questo sarebbe stato per noi l'anno buono».*

*L'Italia riuscirà a conservare l'insalatiera l'anno venturo? E' stata un'altra domanda.*

*«E' possibile. Oggi l'Italia ha una eccellente formazione di "Davis". Per batterci occorre una squadra veramente forte. Direi che gli unici che potrebbero riuscirci sono gli statunitensi, e per di più solo sui campi veloci, ai quali sono più abituati di noi. Sulla terra battuta riusciremmo a vincere anche contro di loro».*

*Si è parlato di accese polemiche tra lei ed il presidente della Federtennis.*

*«E come al solito si è esagerato — ha risposto Pietrangeli —. Io anche ora, sullo aereo, ho chiesto al presidente Galgani un colloquio. Spero che non me lo neghi. D'altra parte la Coppa Davis è una cosa troppo importante, bisogna cominciare a parlare subito dell'edizione '77. Se poi volete sapere se io sono contro l'ampio possesso di capitani da squadra, questa è un'altra domanda che non ... Si dice che ... vincere non si ... e ... credo che il concetto ... ... capitano raccogliere molto ... tra i nuovi dirigenti federali».*

*E' stata poi la volta di Adriano Panatta rispondere alle domande dei giornalisti. «Intanto dico che a questo punto sarebbe il caso di la ... perdere le polemiche — ha detto il campione d'Italia — Mi chiedete se non mi sono sentito un po' imbarazzato a giocare in Cile rispondo che come atleta sentivo di dover giocare, mentre come cittadino forse un po' imbarazzato lo ero. Aggiungo però che per arrivare a questa finale abbiamo fatto troppi sacrifici per rinunciarvi».*

*Qual è stato l'ostacolo più duro da superare in questa edizione della «Davis»?*

*«Senz'altro l'Australia la terra finale è stata quella. Con i cileni sapevamo di poterla spuntare. C'era un po' di timore per le prestazioni del loro numero uno Fillol, che è un giocatore di ottimo livello, ma Barazzutti lo ha battuto subito».*

*Se Messico e Unione Sovietica non si fossero ritirate, avreste vinto ugualmente?*

*«Avremmo vinto ugualmente», ha risposto Panatta.*

*«Prima di scendere in campo per l'incontro di apertura — ha attermato Corrado Barazzutti — ero molto nervoso, poi una volta cominciata la partita, mi sono accorto che quel Fillol non era poi un giocatore così irresistibile».*

*Secondo Barazzutti la prossima edizione della «Davis» presenterà maggiori difficoltà. «Dovremo giocare quasi sempre fuori casa — ha detto il tennista — e la finale se ci arriveremo sarà contro gli Stati Uniti sui loro campi veloci e al coperto ai quali non siamo abituati. Comunque tutto è possibile».*

*Che impressione le ha fatto il Cile? Gli è stato chiesto.*

*«Ho passato quasi tutto il tempo sui campi da tennis e in albergo. Non ho quindi avuto la possibilità di farmi un'idea precisa circa la reale condizione della popolazione cilena».*

Assai delicata la posizione del pugile

# Adinolfi per ora resta in carcere

**E' stato interrogato a Frosinone e sottoposto alla prova del guanto di paraffina - Rintracciato il teste che lo ha visto nella capitale**

ROMA, 26 dicembre

Domenico Adinolfi, ex campione d'Europa dei pesi medio-massimi, per il momento resta nel carcere di Frosinone. L'ex campione, accusato — come è noto — di aver ferito con tre colpi di pistola Piero Pini, segretario generale dell'Unione europea di pugilato (Adinolfi si è sempre dichiarato estraneo alle accuse mossegli dallo stesso Pini) è stato interrogato in carcere dal sostituto procuratore della Repubblica di Roma.

Il pugile, ribadendo ancora una volta la sua estraneità ai fatti, ha indicato al magistrato i nomi di una quindicina di persone in condizione di confermare che lui si trovava a Ceccano al momento in cui Pini veniva ferito nel suo studio a Roma.

L'avvocato di fiducia di Adinolfi, dott. Misserville, ha confermato — così come già aveva fatto — il proprio ottimismo circa una soluzione positiva della vicenda. «Il mio assistito — ha detto —, è assolutamente estraneo al ferimento di Pini. Con un po' di pazienza convinceremo tutti di questa realtà».

Il legale ha infine annunciato che lunedì prossimo (data in cui si prevede vengano ultimati gli accertamenti di polizia giudiziaria) chiederà la scarcerazione di Domenico Adinolfi.

L'interrogatorio del pugile ha avuto inizio alle 15 di sabato ed è durato oltre un'ora. L'interrogatorio è stato condotto dal sostituto procuratore della Repubblica di Roma (città dove il tentativo di omicidio è avvenuto) dottor Fazioli.

In precedenza Adinolfi era stato sottoposto alla prova del guanto di paraffina i cui risultati non sono ancora noti. Come detto l'interrogatorio di Adinolfi è durato oltre un'ora. Il pugile ha sostenuto tenacemente la propria estraneità dai fatti che gli vengono addebitati da Piero Pino.

Si è verificato, tuttavia, un fatto nuovo. Il dott. Santacroce, il sostituto procuratore della Repubblica che si occupa della oscura vicenda, ha rintracciato — tramite la polizia — un testimone del quale viene taciuto il nome. Il teste afferma di aver visto — la sera fatale — il pugile meridionale in via Torino, a Roma, fuggire sulla Lancia «Beta» che è servita al feritore di Piero Pini per allontanarsi. Se il testimone nei prossimi giorni confermasse questa circostanza al magistrato risulterebbe ulteriormente compromessa la posizione dell'ex campione europeo tuttora detenuto a Frosinone.

Domenico Adinolfi, il pugile accusato dal segretario dell'EBU, Piero Pini.

Sci natalizio

## *La Matous e Bellodis vincono a Cortina*

CORTINA D'AMPEZZO, 26 dicembre

**Marco Bellodis, dello «Sci Club Dolomiti», ha vinto la prima gara di slalom gigante valevole per la combinata «Coppa Cortina 1977», organizzata dallo «Sci Club Cortina» sulla pista «Caprioli» delle Tofane. Bellodis ha coperto il percorso di 1200 metri, con 300 metri di dislivello e 38 porte, in 1'06"9, precedendo di un decimo Marcello Menardi, delle «Fiamme Gialle Predazzo» e di due decimi Renzo Zandegiacome, dello «Sci Club Auronzo».**

**Nella categoria femminile Elena Matous si è imposta, sullo stesso tracciato in 1'08"9. Alla competizione hanno preso parte 125 concorrenti italiani, suddivisi in 14 categorie.**

Ciclocross nel Veneto

## *Vince Vagneur delude Moser*

SACCOLONGO (PD), 26 dicembre

**Franco Vagneur ha vinto il Trofeo Walmer di ciclocross di Saccolongo. La gara (un circuito di 2 chilometri e mezzo da ripetersi 10 volte) è stata dominata, sotto un sole splendente, da Vagneur e Franco Bitossi che si sono alternati al comando fin dal primo giro. Sul traguardo, però, l'ha spuntata per cinque secondi il campione italiano Vagneur. Alla manifestazione sportiva hanno assistito oltre 15 mila persone, interessate soprattutto al debutto nel «Cross» di Francesco Moser ed alla presenza di Gimondi e Panizza. Panizza è giunto quarto, Gimondi si è piazzato all'ottavo posto mentre ha deluso Moser, solo ventesimo.**

Nel Premio Trenno di trotto a San Siro

# Ablero nel finale piega Prudist Maid

MILANO, 26 dicembre

Ablero, poco fortunato nell'ultima sortita sulla pista di Varese, ma già bene in vista nel Criterium — dove era finito terzo vicino ad Abbondio e ad Epilogo — si è prontamente riscattato ieri a San Siro imponendosi nel premio Trenno, prova di centro del programma festivo di trotto.

Il pilotato da Eros Martelli era uno dei favoriti del campo (offerto a quattro contro uno mentre Prudist Maid era data a due e mezzo) e si è imposto nel finale proprio alla giovane americana che con lui era la più appoggiata al gioco nel campo dei dieci concorrenti. In coda all'autostart si sono disposte schierati: Ubbaise della scuderia Iemar, Faoro della scuderia Piccolo, Betonsa della scuderia Santatrinita, Marvina dell'allevamento Torino, Erborista della scuderia Monti, Ablero, della scuderia Arcoveggio, Onata della scuderia Reda, Osterdal della scuderia Biasuzzi, Mandolossa della scuderia Tanino, Prudist Maid della scuderia l'Orsetta.

Al via notevole confusione, con diversi soggetti in rottura. In testa va Onata su Ablero, mentre dalla seconda fila si fa subito luce Prudist Maid. Davanti alle tribune Onata conduce davanti a Prudist Maid, Ablero, Betonsa, Mandolossa, Ubbaise, Faoro, Marvina, Erborista e Osterdal. Sulla retta di fronte va all'attacco Prudist Maid, mentre si fa luce Faoro con una vistosa progressione, che gli permette di rimontare il terreno perduto nella fase iniziale. Passa Prudist Maid sull'ultima curva — dove Faoro si elimina con una rottura — ed è Ablero che, entrando in retta, scatta sull'americana della scuderia l'Orsetta per la definitiva resa dei conti. A pochi metri dal traguardo Ablero mette la testa davanti a Prudist Maid e si impone nettamente alla figlia di Nevele Pride, mentre Onata rimane terza davanti a Betonsa.

Il vincitore ha coperto i 1600 metri del percorso in 2'7"5, trottando da 1'19"7 al chilometro.

Senza storia il premio Santo Stefano, sul miglio, al quale prendevano parte soltanto Cuorgnè, Berna Hanover e Surprising Yankee. Favorito Cuorgnè a sette decimi su Berna offerta a quattro quinti, mentre l'americana della scuderia Santatrinita era data a trenta contro uno. Cuorgnè ha condotto da un capo all'altro del percorso, dopo aver ben contenuto nelle prime battute il tentativo dell'alleva della scuderia Castleton di strappargli lo steccato. Poi nel finale il trottatore guidato da Mario Barbetta ha saputo di nuovo far fronte al serrate di Berna Hanover per vincere in un relativamente comodo 1'19"9 al chilometro.

Le altre corse sono state vinte da: Cleoby (2 Aimone); Ester Pra (2 Agricola); Gibione (2 Santarosa); Fredo Elettrico (2 Aggressivo); Bisson (2 Milordi); Bolivan (2 Juvenes).

**Valerio Setti**

Calcio-amichevole

## Parità (2-2) tra Atalanta e Verona

BERGAMO, 26 dicembre

In una partita amichevole di calcio Atalanta e Verona hanno pareggiato 2-2. La squadra orobica nella ripresa ha dominato la prima parte della gara quando si è trovata in vantaggio di due reti dopo un quarto d'ora. L'incontro è stato raddrizzato nella ripresa dal Verona che ha ottenuto il pareggio soltanto quando l'Atalanta, lo stesso si può dire per i tifosi, ha cominciato il ritorno in città per l'Atalanta Pochet e Mastropasqua per il Verona Luppi e Mascetti. L'arbitro ha fischiato un calcio di rigore.

# motori

Una nuova maximoto costruita in Giappone

# Sulla "Z 1000" quasi eliminati i difetti della Kawasaki "Z 900"

**Una quattro cilindri equilibrata e versatile - Risolto il problema della catena - Una motocicletta da usare con prudenza, non dimenticando che è una gran turismo**

Quando nel 1972 la Kawasaki lanciò sul mercato la ormai celebre «Z 900» quattro cilindri quattro tempi, molti utenti, passati i primi mesi di diffidenza per una moto che impressionava per esuberanza di cavalli e per imponenza, si convinsero che meglio di così era difficile ottenere. Giudicabilità (nonostante i 230 chili di peso), potenza eccezionale, consumo relativamente contenuto, grande affidabilità e discreta tenuta di strada hanno fatto del «Kawamove» una delle maximoto più fortunate degli anni Settanta, offuscando in poco tempo la immagine commerciale della Honda «750», dalla quale per altro la Kawasaki aveva tratto lo schema di base per la sua eccezionale «maximoto».

Unici difetti della «900», non tanto gravi da mettere in ombra i tanti pregi, una certa «gelatinosità» nei curvoni veloci — dovuta alla morbidezza delle sospensioni — e un grado di usura piuttosto elevato per la catena e le gomme.

Lavorando su questo affermatissimo modello di base — e valutando forse un po' troppo ottimisticamente, questo è evidente, le possibilità di mercato — i progettisti della casa giapponese hanno voluto fare ancora di meglio mantenendo invariata la corsa del pistone, hanno aumentato l'alesaggio, ottenendo una cilindrata complessiva superiore al litro (per la precisione 1015 cc).

Risultato: gli 83 cavalli della nuova «Z 1000» sono ancora più disponibili e sfruttabili degli 81 della «Z 900»; l'elasticità è eccezionale, la disponibilità di potenza è superiore sia agli alti che ai bassi regimi. La coppia massima è scesa a 8 000 giri contro gli 8 500 della «900». Sbalorditive, stando ai dati della casa, le prestazioni: i 400 metri da fermo si raggiungono in 11 secondi e 9 decimi (12 secondi e mezzo per la «900») e la velocità di punta è di 212 chilometri l'ora. Questi valori sono eguagliabili solo da maximoto sportive o sportivizzate come la Ducati «900 SS» o la Laverda «1000» e confermano il formidabile equilibrio e la versatilità di questo quattro cilindri, in grado di portare a spasso motociclista e passeggero a duemila giri per le vie cittadine, come di superare i 200 orari con un'impressionante accelerazione.

Tutte le parti mobili del motore — eccetto pistoni, segmenti e albero a gomiti — sono rimaste invariate, consentendo una maggiore reperibilità, quindi, dei pezzi di ricambio. Inoltre un rivestimento antiattrito con il poli-metano sul motore e due alberi controrotanti già scarsa rumorosità.

Interessante la adozione, secondo i più recenti canoni della tecnica e della moda, dello scarico «quattro in due». Il livello di rumorosità al terminale delle marmitte è diminuito di tre decibel rispetto al «900», e, ovviamente, l'intero complesso è più leggero dei classici quattro tubi. E' stato naturalmente mantenuto il sistema automatico PCV che ricicla i gas di scarico riducendo l'emissione di idrocarburi.

Per frenare in tutta sicurezza un «mostro» simile la Kawasaki non ha voluto lesinare: due dischi anteriori e uno posteriore costituiscono senza dubbio la soluzione più moderna e adeguata.

Ricordandosi delle lamentele dei clienti che si ritrovavano in mano la catena spezzata dopo poche migliaia di chilometri, i progettisti della «Z 1000» si sono preoccupati di adottare una catena finale di dimensioni macroscopiche che dovrebbe essere in grado (se ragionevolmente lubrificata) di sopportare senza eccessiva usura la forza bruta che il motore scarica alla ruota.

Il cambio, già senza difetti nella «Z 900», è rimasto il medesimo (sigle marce ben spaziate, dagli innesti facili). Bisogna aggiungere che con un motore così elastico è passato l'uso del cambio non è frequente come in altre motociclette, a tutto vantaggio della facilità di guida e della durata dei delicati meccanismi del cambio stesso.

Il telaio a nostro avviso ingiustamente messo sotto accusa da molti appassionati, è rimasto invariato: doppia culla del precedente modello affrontando le curve a velocità da Gran Premio, questo è chiaro, la moto ondeggia, come il 90 per cento delle «maxi» di produzione mondiale, ma questo comprensibilissimo fenomeno va imputato alle sospensioni, morbide e comfortevoli ma inadatte a una guida esasperata.

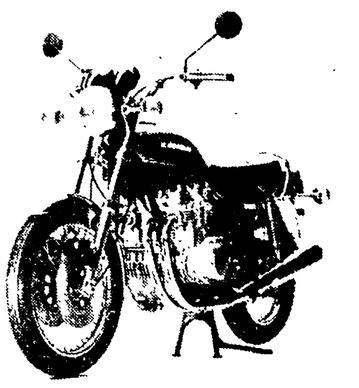
Il fatto è che la «Z 1000» (come già la «900») è una gran turismo. I cavalli vanno usati quando è possibile e la moto va portata con grande prudenza, senza chiedere a un mastodontico di due quintali e mezzo la leggerezza e la tenuta di strada di una moto da circuito. I più fanatici sostenitori della moto «rigida» potranno sempre sostituire gli ammortizzatori posteriori con i soliti di marca italiana. Risolto questo problema, gli resteranno quelli delle multe per eccesso di velocità o le spese di ospedale.

Ultimo appunto per la linea: la «Z 1000» sembra ancora più slanciata della sorella minore, grazie ad un design snello e accurato.

In tempi di crisi e difficile prevedere il futuro commerciale di questo modello. L'unica cosa che si può dire è che, avendo alle spalle il grande successo della «Z 900», la nuova Kawasaki non dovrebbe faticare ad immorsi al ristretto pubblico in grado di spendere per una motocicletta quanto si spende normalmente per una berlina di media cilindrata.

**M. S.**

● Negli Stati Uniti i modelli 1978 di automobili a benzina dovranno essere costruiti in modo da ridurre del 50 per cento rispetto ai modelli attuali la dispersione di carburante per evaporazione. Lo ha stabilito l'Ente federale per la protezione dell'ambiente (EPA) il quale ha precisato che negli USA la dispersione per evaporazione causa attualmente la perdita di tre milioni di tonnellate di benzina l'anno e aggrava l'inquinamento dell'atmosfera. Secondo l'EPA, le modifiche da apportare agli automezzi per ridurre la dispersione di benzina per evaporazione sono semplici e poco costose.



La nuova Kawasaki «Z 1000» ha una cilindrata effettiva di 1016 cc.

A partire dal 1898

# Prodotte 14 milioni di Opel

**La Casa tedesca ha aumentato quest'anno del 50% le esportazioni**

La tedesca Adam Opel — ora filiazione europea della General Motors — ha raggiunto in questi giorni il traguardo dei 14 milioni di vetture prodotte dal 1898, anno in cui fu venduta la prima vettura con il marchio Opel. Per la prima volta nella storia della Casa, infatti, quest'anno sarà raggiunto il traguardo delle 900 mila automobili costruite in un anno.

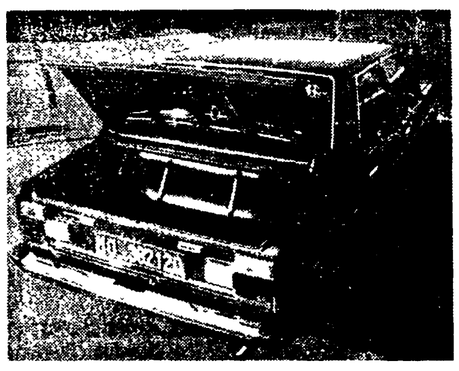
E' chiaro che la Opel punta ora all'obiettivo di un milione di vetture l'anno, grazie ai successi commerciali che sta incontrando in Germania e in Europa. In Germania, infatti, contro un aumento medio delle immatricolazioni che nei primi dieci mesi dell'anno si è aggirato sul 9 per cento, l'immatricolazione di Opel ha avuto un incremento del 27 per cento. L'incremento delle esportazioni sui mercati europei ha addirittura sfiorato il 50 per cento con punte massime in Austria e in Italia dove la Opel, rispettivamente, ha aumentato le immatricolazioni del 52,6 per cento e del 51.

In Italia, in particolare, le vendite Opel sono passate da 33 564 unità nel periodo gennaio-novembre 1975 a 50 704 unità nello stesso periodo di quest'anno, con un aumento della quota di mercato che è passata dal 2,9 al 4,7 per cento.

Un ente promuoverà lo sviluppo di questo tipo di autotrazione

# Si può andare in auto con metà spesa sostituendo alla benzina il metano

**Trentamila chilometri per ammortizzare le spese di impianto - Per ora rifornimenti facili soltanto in tre regioni - Il tempo necessario per «fare il pieno»**



Così si presenta il bagagliaio della FIAT «131 Mirafiori» dopo l'installazione di due bombole di metano.

E' in via di costituzione l'Ente per lo sviluppo dell'autotrazione a metano». La notizia è stata data in una conferenza stampa tenutasi a Milano, durante la quale sono stati spiegati i motivi che hanno indotto la Federmetano (distributori e trasportatori di metano), la Assomeco (imprese distributrici), l'ANUMA (associazione utenti metano per autotrazione) ed i principali fabbricanti di bombole (ATB, Dalmine, Faber e SIMMEL) alla costituzione nuovo ente.

Il metano hanno ricordato i tecnici intervenuti nel dibattito, si presta in modo soddisfacente a sostituire la benzina ed anche il gasolio, per cui, nell'attuale momento, può costituire una valida alternativa ai prodotti derivati dal petrolio e contribuire al miglioramento della nostra bilancia commerciale. Il 60 per cento dell'attuale fabbisogno di metano viene, infatti, reperito in Italia, ma il metano è conveniente anche se importato, poiché il suo prezzo all'import è di circa 25 lire il metro cubo (corrispondente dal punto di vista dell'uso in autotrazione a un litro di benzina) contro le circa 71 lire della benzina e le 84 del gasolio.

Come si è accennato precedentemente, un metro cubo di metano consente di effettuare con l'automobile un percorso pari a quello effettuabile con un litro di benzina. E siccome il primo è venduto a un prezzo che è meno della metà del prezzo della seconda (240 lire contro 500) si ha indubbiamente un grosso risparmio. Quanto alle proprietà, il metano ha motori più ottani della benzina, produce meno inquinamento, la sua utilizzazione, inoltre, logora meno il motore e raddoppia la durata dell'olio.

L'impiego di questo gas, già abbastanza diffuso in Emilia Romagna, Veneto e Marche, comporta però — almeno attualmente — una notevole spesa di impianto dalle 300 alle 450 mila lire, spesa che si ammortizza con una percorrenza di circa 30 000 km. Un grosso problema è quello del rifornimento, visto che per ora i distributori si trovano in numero adeguato quasi esclusivamente nelle regioni nominate. Uno dei primi obiettivi che si pone il nuovo Ente è perciò quello di estendere sul tutto il territorio nazionale la rete di distribuzione.

A proposito di rifornimenti va precisato che per «fare il pieno» occorrono circa 15 minuti. L'inconveniente si può superare però con la sostituzione completa delle bombole, il che sarà certamente più facile quando si avrà un più diffuso impiego del metano e quindi una maggiore organizzazione.

In questo sviluppo i promotori dell'ente hanno molta fiducia considerato che attualmente l'impiego di tale gas nell'autotrazione è di circa 300 milioni di metri cubi all'anno, corrispondenti ad appena l'1,4 per cento del consumo totale nazionale di carburante per autotrazione. Vi è quindi notevole spazio.

Ancora qualche dato: la autonomia con un «pieno» di metano va da 200 a 250 km, secondo il tipo di impianto e di vettura. Il peso delle bombole si aggira sui 70 chili. Il motore alimentato a metano ha un po' meno «ripresa». L'impianto del metano consente pure l'uso della benzina.

**G. C.**

● Il nuovo modello Opel «Ascona», presentato nel settembre del 1975, è stato prodotto in 300 000 esemplari in poco più di un anno. Per produrre 500 mila unità della prima versione erano occorsi cinque anni.

Sempre più vasta la gamma della Union Sports

# Dai canotti di tipo turistico alle barche rigide, ai «maiali»

**Tra le novità presentate dalla società del gruppo Pirelli tre modelli della serie «Laros»**

La Union Sports è una società che fa parte del Gruppo Pirelli e che si occupa della distribuzione in Italia di numerosi prodotti per lo sport e il tempo libero di marche prestigiose.

In particolare c'è un settore della società denominato «Marine Division» che tratta imbarcazioni, attrezzature per il salvataggio e la sicurezza in mare, canotti pneumatici ed equipaggiamenti per gli sport subacquei.

I canotti pneumatici e le attrezzature di salvataggio sono di produzione Pirelli, le barche rigide della Sordelli e il materiale per la attività subacquee della D. Vag Equipment Uxes.

Al recente Salone nautico di Genova la Union Sports si è presentata con una massiccia gamma di prodotti e con numerose novità. Quattro le più significative. Innanzitutto i motori «Laros» Pirelli che vengono presentati in versione migliorata, ora — infatti — c'è una serie di canotti di tipo turistico da 2,80 a 4,30 metri, colorati in arancio, e un'altra di battelli per affrontare il mare più impegnativo, da 3,90 a 4,30 metri, che comprende anche il Laros Commando derivato dal tipo in dotazione alla Marina militare italiana.

Vengono quindi le barche rigide della Sordelli di Venegono. La gamma comprende un piccolo catamarano di 3,40 metri a vela, un cabinato a vela da 5 metri e due derive da iniziazione alla vela da 3,50 metri, e poi una barchetta per motori fuoribordo di piccola potenza lunga 3,50 metri.

Le attrezzature subacquee della Uxes comprendono l'equipaggiamento per il diportista e per il professionista. Tanto per intenderci, si va dalle pinne al veicolo sottomarino tipo «maiale», prodotto dalla americana Farallon. Il settore della «sicurezza in mare» comprende i «tender» autogonfiabili e normali e le zattere autogonfiabili che esistono in tipi atti a trasportare fino a 10 persone.

**M. Q.**

La nuova serie dei «Laros» Pirelli per il diporto costiero. In primo piano le tre novità di quest'anno «Pram», «Laros 340», «Laros 40 P». Sullo sfondo sono i due Laros tradizionali, il «30» e il «40».

Rubrica a cura di Fernando Strambaci