

# LA SVEZIA UN'ALTRA SORPRESA: HA VINTO LAFFITE

L'italo-americano aveva dominato la gara di Anderstorp prima dell'imprevedibile finale

## Andretti resta senza benzina a pochi metri dalla vittoria

Spettacolare rimonta della Ligier-Matra del francese, alla sua prima vittoria in Formula uno - Ottimo terzo posto di Reutemann - Lauda abbandona per noie meccaniche quando era nelle posizioni centrali - Mass al secondo posto - Soltanto quinto Watson

**SERVIZIO**  
**ANDERSTORP** - Questo campionato mondiale di Formula Uno ha proprio deciso di fare stare con il fiato sospeso pubblico e addetti ai lavori anche ieri, nel Gran premio di Svezia, il caso ha voluto dare un'ennesima rimoscolata di carte quando sembrava che l'italo-americano Mario Andretti, uno dei quattro assi (gli altri sono Jody Scheckter e i due ferraristi) che sembrano contendersi il «piatto» del titolo iridato, avesse già la vittoria in tasca.

Andretti, sfruttando la netta superiorità tecnica palestrata dalla sua Lotus in questo squallido campionato, è al quarto giro si era involato tutto solo verso il traguardo, bruciando la Wolf di Jody Scheckter, che era riuscito a scattare al «via» in testa alla corsa. Ma a tre giri dal termine il bolide dell'italo-americano è rimasto a secco e si è ritirato al box, trenta secondi di ritardo e cinque concorrenti che passano davanti all'aliere della Lotus, che riparte e finisce sesto. E così Jacques Laffite, trentatreenne «fantino» francese, porta la sua Ligier-Matra a dodici cilindri alla prima affermazione mondiale, dopo tre stagioni di buoni piazzamenti.

Il tedesco Mass, seconda guida della McLaren (che quest'anno sembra sia andata meglio dello spento James Hunt) termina al posto d'onore, e Carlos Reutemann è terzo, dopo una gara regolare e intelligente, a dimostrazione che la Ferrari, pur travagliata da una serie di problemi tecnici, dispone di due piloti in grado di mettere una pezza alle situazioni meno felici.

Ma vediamo un po' come sono andate le cose. La partenza Scheckter è stata rapida, ma dopo soli tre giri Andretti mette tutti in fila e, tenendo fede al suo motto di vittoria, si invola lasciando alle sue spalle i scatenati della «bagarre». Watson supera il sudafriicano della Wolf, Hunt è quarto seguito da Depailler e dal compagno di squadra Mass. In questa confusione iniziale, uno dei «piloti critici» di ogni Gran premio di Formula Uno, Lauda, Linger e Herti si aggrovigliano ed escono di pista nella «curva chiave» del circuito, quella di fronte al box. Niente conseguenze per i conduttori e per le macchine, ma è chiaro che per il resto della gara la battaglia è definitivamente persa.

Mentre Andretti continua a macinare la strada e il suo distacco aumenta, Scheckter e Watson si toccano a causa di un maldestro tentativo di sorpasso del primo. La Wolf del sudafriicano ha la meglio e per il capofila della classifica iridata la gara è finita: Watson riprende ma ha perso molto tempo. La situazione, a questo punto (siamo al trentesimo giro, quasi a metà gara) è la seguente: Andretti, Hunt, Depailler, Mass, Laffite, Reutemann.

Comincia ora la sensazionale rimonta della dodici cilindri francese di Laffite. Sorpasso dopo sorpasso, il transalpino porta la sua macchina in seconda posizione, e si mette alle calcagna di Andretti, che conduce con circa 17 secondi di vantaggio. Laffite è attaccato dalla «serietà» di Depailler per la terza piazza. Ma è Jochen Mass che mette d'accordo i campionati, sorpassandolo e cercando di inseguire l'irraggiungibile Laffite. Lauda è il cinquantaduesimo giro, quindi come noie meccaniche: forse l'incidente avuto in precedenza, forse la macchina che proprio non va. Un altro illustre campione, con problemi ben più seri dell'austriaco, si ritira: è Emerson Fittipaldi, costretto per attacco alla bandiera brasiliana a correre

di all'ombra. Già dopo il giro di ricognizione si aveva il primo e più clamoroso colpo di scena, che al termine della gara l'Alfa di Francia.

La vettura arrivava all'allineamento per il via con la pompa meccanica della benzina, ma il motore della Autodelta tentava di avvicinarsi al pilota, ma veniva bloccato dai commissari in modo piuttosto brusco. Intanto il direttore di gara dava il segnale di partenza e mentre Merzario scattava fulmineamente prendendo subito il largo, Francia si avviava con alcuni attimi di ritardo che gli facevano perdere diverse posizioni. Ma la cosa non aveva importanza, poiché il delegato CSAI faceva esporre la bandiera nera per la vettura di Francia, che al termine del primo giro prendeva la via dei box.

Si è saputo dopo che il provvedimento, certamente discutibile, è stato preso poiché il meccanico dell'Autodelta, dopo essere stato allontanato dalla pista, avrebbe litigato con il direttore di gara, rivolgendogli parole, veniva precisato in un comunicato «irripetibili».

Appena aggiunto, «Amphicar» come aggiustato, dopo un guasto irreparabile al box e per Merzario non c'erano più problemi.

Ordine d'arrivo: 1) Vincenzo Pannone «G.S. Casti» (Campania) che percorre i 161 km. in 4 ore 27 alla media di km. 36,730; 2) Giuseppe Neto «G.S. Bellingeri» (Sicilia) a 1'; 3) Vito Villanti «A.S. Piana» (Sicilia) a 1'; 4) Giovanni La Terra «Pol. Ibla» (Sicilia) s.t.; 5) Renato Pastore «G.S. Autotrasportatori» (Campania) a 1'10".

Si è saputo dopo che il provvedimento, certamente discutibile, è stato preso poiché il meccanico dell'Autodelta, dopo essere stato allontanato dalla pista, avrebbe litigato con il direttore di gara, rivolgendogli parole, veniva precisato in un comunicato «irripetibili».

Appena aggiunto, «Amphicar» come aggiustato, dopo un guasto irreparabile al box e per Merzario non c'erano più problemi.

Ordine d'arrivo: 1) Vincenzo Pannone «G.S. Casti» (Campania) che percorre i 161 km. in 4 ore 27 alla media di km. 36,730; 2) Giuseppe Neto «G.S. Bellingeri» (Sicilia) a 1'; 3) Vito Villanti «A.S. Piana» (Sicilia) a 1'; 4) Giovanni La Terra «Pol. Ibla» (Sicilia) s.t.; 5) Renato Pastore «G.S. Autotrasportatori» (Campania) a 1'10".

Ordine d'arrivo: 1) Vincenzo Pannone «G.S. Casti» (Campania) che percorre i 161 km. in 4 ore 27 alla media di km. 36,730; 2) Giuseppe Neto «G.S. Bellingeri» (Sicilia) a 1'; 3) Vito Villanti «A.S. Piana» (Sicilia) a 1'; 4) Giovanni La Terra «Pol. Ibla» (Sicilia) s.t.; 5) Renato Pastore «G.S. Autotrasportatori» (Campania) a 1'10".

Ordine d'arrivo: 1) Vincenzo Pannone «G.S. Casti» (Campania) che percorre i 161 km. in 4 ore 27 alla media di km. 36,730; 2) Giuseppe Neto «G.S. Bellingeri» (Sicilia) a 1'; 3) Vito Villanti «A.S. Piana» (Sicilia) a 1'; 4) Giovanni La Terra «Pol. Ibla» (Sicilia) s.t.; 5) Renato Pastore «G.S. Autotrasportatori» (Campania) a 1'10".

Ordine d'arrivo: 1) Vincenzo Pannone «G.S. Casti» (Campania) che percorre i 161 km. in 4 ore 27 alla media di km. 36,730; 2) Giuseppe Neto «G.S. Bellingeri» (Sicilia) a 1'; 3) Vito Villanti «A.S. Piana» (Sicilia) a 1'; 4) Giovanni La Terra «Pol. Ibla» (Sicilia) s.t.; 5) Renato Pastore «G.S. Autotrasportatori» (Campania) a 1'10".

Ordine d'arrivo: 1) Vincenzo Pannone «G.S. Casti» (Campania) che percorre i 161 km. in 4 ore 27 alla media di km. 36,730; 2) Giuseppe Neto «G.S. Bellingeri» (Sicilia) a 1'; 3) Vito Villanti «A.S. Piana» (Sicilia) a 1'; 4) Giovanni La Terra «Pol. Ibla» (Sicilia) s.t.; 5) Renato Pastore «G.S. Autotrasportatori» (Campania) a 1'10".

Ordine d'arrivo: 1) Vincenzo Pannone «G.S. Casti» (Campania) che percorre i 161 km. in 4 ore 27 alla media di km. 36,730; 2) Giuseppe Neto «G.S. Bellingeri» (Sicilia) a 1'; 3) Vito Villanti «A.S. Piana» (Sicilia) a 1'; 4) Giovanni La Terra «Pol. Ibla» (Sicilia) s.t.; 5) Renato Pastore «G.S. Autotrasportatori» (Campania) a 1'10".

Ordine d'arrivo: 1) Vincenzo Pannone «G.S. Casti» (Campania) che percorre i 161 km. in 4 ore 27 alla media di km. 36,730; 2) Giuseppe Neto «G.S. Bellingeri» (Sicilia) a 1'; 3) Vito Villanti «A.S. Piana» (Sicilia) a 1'; 4) Giovanni La Terra «Pol. Ibla» (Sicilia) s.t.; 5) Renato Pastore «G.S. Autotrasportatori» (Campania) a 1'10".

Ordine d'arrivo: 1) Vincenzo Pannone «G.S. Casti» (Campania) che percorre i 161 km. in 4 ore 27 alla media di km. 36,730; 2) Giuseppe Neto «G.S. Bellingeri» (Sicilia) a 1'; 3) Vito Villanti «A.S. Piana» (Sicilia) a 1'; 4) Giovanni La Terra «Pol. Ibla» (Sicilia) s.t.; 5) Renato Pastore «G.S. Autotrasportatori» (Campania) a 1'10".

Ordine d'arrivo: 1) Vincenzo Pannone «G.S. Casti» (Campania) che percorre i 161 km. in 4 ore 27 alla media di km. 36,730; 2) Giuseppe Neto «G.S. Bellingeri» (Sicilia) a 1'; 3) Vito Villanti «A.S. Piana» (Sicilia) a 1'; 4) Giovanni La Terra «Pol. Ibla» (Sicilia) s.t.; 5) Renato Pastore «G.S. Autotrasportatori» (Campania) a 1'10".

Ordine d'arrivo: 1) Vincenzo Pannone «G.S. Casti» (Campania) che percorre i 161 km. in 4 ore 27 alla media di km. 36,730; 2) Giuseppe Neto «G.S. Bellingeri» (Sicilia) a 1'; 3) Vito Villanti «A.S. Piana» (Sicilia) a 1'; 4) Giovanni La Terra «Pol. Ibla» (Sicilia) s.t.; 5) Renato Pastore «G.S. Autotrasportatori» (Campania) a 1'10".

Ordine d'arrivo: 1) Vincenzo Pannone «G.S. Casti» (Campania) che percorre i 161 km. in 4 ore 27 alla media di km. 36,730; 2) Giuseppe Neto «G.S. Bellingeri» (Sicilia) a 1'; 3) Vito Villanti «A.S. Piana» (Sicilia) a 1'; 4) Giovanni La Terra «Pol. Ibla» (Sicilia) s.t.; 5) Renato Pastore «G.S. Autotrasportatori» (Campania) a 1'10".

Ordine d'arrivo: 1) Vincenzo Pannone «G.S. Casti» (Campania) che percorre i 161 km. in 4 ore 27 alla media di km. 36,730; 2) Giuseppe Neto «G.S. Bellingeri» (Sicilia) a 1'; 3) Vito Villanti «A.S. Piana» (Sicilia) a 1'; 4) Giovanni La Terra «Pol. Ibla» (Sicilia) s.t.; 5) Renato Pastore «G.S. Autotrasportatori» (Campania) a 1'10".

Ordine d'arrivo: 1) Vincenzo Pannone «G.S. Casti» (Campania) che percorre i 161 km. in 4 ore 27 alla media di km. 36,730; 2) Giuseppe Neto «G.S. Bellingeri» (Sicilia) a 1'; 3) Vito Villanti «A.S. Piana» (Sicilia) a 1'; 4) Giovanni La Terra «Pol. Ibla» (Sicilia) s.t.; 5) Renato Pastore «G.S. Autotrasportatori» (Campania) a 1'10".

Ordine d'arrivo: 1) Vincenzo Pannone «G.S. Casti» (Campania) che percorre i 161 km. in 4 ore 27 alla media di km. 36,730; 2) Giuseppe Neto «G.S. Bellingeri» (Sicilia) a 1'; 3) Vito Villanti «A.S. Piana» (Sicilia) a 1'; 4) Giovanni La Terra «Pol. Ibla» (Sicilia) s.t.; 5) Renato Pastore «G.S. Autotrasportatori» (Campania) a 1'10".

Ordine d'arrivo: 1) Vincenzo Pannone «G.S. Casti» (Campania) che percorre i 161 km. in 4 ore 27 alla media di km. 36,730; 2) Giuseppe Neto «G.S. Bellingeri» (Sicilia) a 1'; 3) Vito Villanti «A.S. Piana» (Sicilia) a 1'; 4) Giovanni La Terra «Pol. Ibla» (Sicilia) s.t.; 5) Renato Pastore «G.S. Autotrasportatori» (Campania) a 1'10".

Ordine d'arrivo: 1) Vincenzo Pannone «G.S. Casti» (Campania) che percorre i 161 km. in 4 ore 27 alla media di km. 36,730; 2) Giuseppe Neto «G.S. Bellingeri» (Sicilia) a 1'; 3) Vito Villanti «A.S. Piana» (Sicilia) a 1'; 4) Giovanni La Terra «Pol. Ibla» (Sicilia) s.t.; 5) Renato Pastore «G.S. Autotrasportatori» (Campania) a 1'10".

Ordine d'arrivo: 1) Vincenzo Pannone «G.S. Casti» (Campania) che percorre i 161 km. in 4 ore 27 alla media di km. 36,730; 2) Giuseppe Neto «G.S. Bellingeri» (Sicilia) a 1'; 3) Vito Villanti «A.S. Piana» (Sicilia) a 1'; 4) Giovanni La Terra «Pol. Ibla» (Sicilia) s.t.; 5) Renato Pastore «G.S. Autotrasportatori» (Campania) a 1'10".

Ordine d'arrivo: 1) Vincenzo Pannone «G.S. Casti» (Campania) che percorre i 161 km. in 4 ore 27 alla media di km. 36,730; 2) Giuseppe Neto «G.S. Bellingeri» (Sicilia) a 1'; 3) Vito Villanti «A.S. Piana» (Sicilia) a 1'; 4) Giovanni La Terra «Pol. Ibla» (Sicilia) s.t.; 5) Renato Pastore «G.S. Autotrasportatori» (Campania) a 1'10".

Ordine d'arrivo: 1) Vincenzo Pannone «G.S. Casti» (Campania) che percorre i 161 km. in 4 ore 27 alla media di km. 36,730; 2) Giuseppe Neto «G.S. Bellingeri» (Sicilia) a 1'; 3) Vito Villanti «A.S. Piana» (Sicilia) a 1'; 4) Giovanni La Terra «Pol. Ibla» (Sicilia) s.t.; 5) Renato Pastore «G.S. Autotrasportatori» (Campania) a 1'10".

Ordine d'arrivo: 1) Vincenzo Pannone «G.S. Casti» (Campania) che percorre i 161 km. in 4 ore 27 alla media di km. 36,730; 2) Giuseppe Neto «G.S. Bellingeri» (Sicilia) a 1'; 3) Vito Villanti «A.S. Piana» (Sicilia) a 1'; 4) Giovanni La Terra «Pol. Ibla» (Sicilia) s.t.; 5) Renato Pastore «G.S. Autotrasportatori» (Campania) a 1'10".

Ordine d'arrivo: 1) Vincenzo Pannone «G.S. Casti» (Campania) che percorre i 161 km. in 4 ore 27 alla media di km. 36,730; 2) Giuseppe Neto «G.S. Bellingeri» (Sicilia) a 1'; 3) Vito Villanti «A.S. Piana» (Sicilia) a 1'; 4) Giovanni La Terra «Pol. Ibla» (Sicilia) s.t.; 5) Renato Pastore «G.S. Autotrasportatori» (Campania) a 1'10".

Ordine d'arrivo: 1) Vincenzo Pannone «G.S. Casti» (Campania) che percorre i 161 km. in 4 ore 27 alla media di km. 36,730; 2) Giuseppe Neto «G.S. Bellingeri» (Sicilia) a 1'; 3) Vito Villanti «A.S. Piana» (Sicilia) a 1'; 4) Giovanni La Terra «Pol. Ibla» (Sicilia) s.t.; 5) Renato Pastore «G.S. Autotrasportatori» (Campania) a 1'10".

Ulrich Graf vittima di una caduta durante il G. P. di Jugoslavia

## Pilota svizzero muore sulla pista di Abbazia

L'italiano Ziggliotto sempre in gravissime condizioni dopo l'incidente nelle prove - I vincitori: Nieto nelle 50, Bianchi nelle 125, Lega nelle 250 e Katayama nelle 350 - Giornata di grazia per le Morbidelli

**DALL'INVIATO**  
**ABBZIA** - Quanto si temeva potesse accadere, facendo disputare il Gran Premio di Jugoslavia sul suggestivo, ma pericoloso ed anacronistico circuito di Preluk ad Abbazia, è purtroppo accaduto. Lo svizzero Ulrich Graf, che l'anno scorso vinse la sua prima ed unica gara mondiale proprio qui, è morto cadendo nel corso del quinto giro della gara della medesima cilindrata, mentre occupava la terza posizione dietro a Nieto e Tormo.

È bastato che per lo scoppio della gomma posteriore il pilota perdesse il controllo del mezzo per determinare la disgrazia, dato che il circuito, nonostante l'eccezionale e vistoso impegno degli organizzatori per ridurre al minimo i pericoli, non offre nessuna possibilità di fuga, stretto come è tra mura rocciose e ricavato da strade ovviamente attrezzate con le usuali strutture destinate alla normale viabilità. Nei pressi della curva Graf è andato dritto fuori strada, alla fine del rettilineo che precede la zona di partenza, e si è rotolato nell'ambullanza di soccorso, ma in questo caso fare in fretta non è servito a niente: il trentenne pilota svizzero s'era incassato la testa nel violento impatto e a nulla sono servite le cure. La sua morte è stata quasi istantanea.

Era dal 74 (allora morì Billy Nelson) che non capitava un incidente mortale sul Preluk, e tra i morti si ricordano - a momenti si distrae. Adesso sono in molti a credere in diritto di fare la premonizione che la morte di Graf è stata una conseguenza di un problema di sicurezza non concesso qua-

l'ha portato a raggiungere Ekerö, il quale in condotta in testa dal primo al tredicesimo giro. Nella frenetica rincorsa il giapponese ha più volte stabilito il nuovo record assoluto della pista, issandolo infine a 215'7" (media km. 161,556). Agostini è caduto senza danni, ma ha dovuto abbandonare quando tuttavia era abbastanza attardato. Con la Morbidelli è andato a segno nella classe 250 Mario Legato autore di una gara brillantissima caratterizzata da un serrato duello con Paolo Pileri, che ha viaggiato in tandem con lui finché un guasto alla frizione non l'ha fermato. Un Pileri che al suo rientro dopo l'incidente del Salzburgring ha subito messo nuovamente in evidenza la sua determinazione di tornare presto a vincere. Il giapponese Katayama, con una gara attenta è finito secondo, mentre Uncini, caduto, ha dovuto abbandonare e Villa è stato fermato da un guasto alla frizione. Legato è stato un brillante protagonista anche della corsa delle 350, uno dei più autorevoli avversari di Katayama e di Ekerö, finché la macchina non l'ha tradito. La Morbidelli, con la vittoria di Bianchi nella classe 125, ha realizzato una doppietta molto significativa e tale da dare un segno confortante di quali siano le ambizioni di questa marca pesarese. Con Bianchi sono saliti sul podio per la premiazione della corsa delle 250, il lituano Nieto, secondo con la Itaco, e il romano della scuderia Imperiali Massimiani, che correva con la Morbidelli.

**DALL'INVIATO**  
**SCARPERIA** - Con una gara di testa Bruno Giacomelli, con la March-BMW si è imposto nel Gran Premio Etienne Aigner di Formula 2, valido per la settima prova del campionato d'Europa conduttori. Con questo successo il pilota della scuderia Scaini si è portato al secondo posto nella classifica del campionato d'Europa, e nonostante gli attacchi di Patrese (che ha proseguito la corsa senza il pomello del cambio) non è mai apparso in difficoltà da sua vettura, nonostante la giornata caldissima, ha risposto in pieno ad ogni accelerazione, ed è apparso anche perché la March-BMW ha girato a pieno regime che la vittoria di Giacomelli non è mai stata messa in discussione.

Abbiamo accennato ad una corsa un po' piatta poiché il vincitore ha condotto con abilità e maestria per ben 42 giri, ma il fatto che i concorrenti, nelle prove, Patrese era risultato il più veloce e anche il più intelligente poiché aveva fatto il giro di infanzia, nel momento in cui la temperatura era meno torrida. Comunque il grande battuto di questa settima prova europea di Formula 2 non è Patrese (che ha rinunciato a correre con la Ferrari), ma l'attuale capo classifica del campionato d'Europa, il francese Arnoux, l'uomo di punta della Martini Renault che per un attacco di motore è stato costretto a ritirarsi al 40° giro, quando si trovava al settimo posto. Arnoux non è stato in grado di rendere al massimo per un incidente con Nicolini Ceccer si è classificato al 17° posto.

Dopo la settima prova ecco la classifica: 1. Arnoux, 2. Patrese, Ceccer, 19. Colombo, Pironi, 16. 7. Henton 12.

Il GP Etienne Aigner è stato preceduto dalla gara riservata alle Alpine Renault, e seguito dalla corsa riservata alla Renault Kit 5.

Nella corsa delle Alpine Renault si è imposto Attilio Salerni, che ha coperto i diciotto giri del circuito, per un totale di chilometri 94,410, in 47'36"01 alla media oraria di 119,041 km/h. In questa avvincente gara molto sfortunata è risultato Baldi che a tre giri dalla fine fu costretto a ritirarsi con un certo margine, ma ha forato una gomma ed è stato costretto al ritiro.

Classifica della Formula 2: 1. Bruno Giacomelli (March), 2. Arnoux, 3. Patrese, 4. Ceccer, 5. Pironi, 6. Henton, 7. Henton 12.

Il GP Etienne Aigner è stato preceduto dalla gara riservata alle Alpine Renault, e seguito dalla corsa riservata alla Renault Kit 5.

Nella corsa delle Alpine Renault si è imposto Attilio Salerni, che ha coperto i diciotto giri del circuito, per un totale di chilometri 94,410, in 47'36"01 alla media oraria di 119,041 km/h. In questa avvincente gara molto sfortunata è risultato Baldi che a tre giri dalla fine fu costretto a ritirarsi con un certo margine, ma ha forato una gomma ed è stato costretto al ritiro.



## 7° Festival de l'Unità sul mare

omaggio ad Antonio Gramsci con la Motonave IVAN FRANKO dal 30 agosto al 4 settembre 1977

ITINERARIO: Genova - Olbia - Gharlarza - Barcellona - Genova		ESCURSIONI	
<b>QUOTE INDIVIDUALI DI PARTECIPAZIONE</b>			
<b>SECONDO E TERZO PONTE (1)</b>			
Cabine a 4 letti senza servizi	L. 184.000	GHILARZA - Mezza giornata in pullman da Olbia. Visita della casa museo di Gramsci, con dibattito; cena tipica, spettacolo folkloristico al festival de l'Unità di Gharlarza che si inaugura con l'arrivo dei crocieristi.	
Cabine a 2 letti senza servizi	L. 219.000	ISOLE DI CAPRERA E MADDALENA - Mezza giornata in pullman da Olbia.	
<b>PONTE PRINCIPALE E PASSEGGIATA (1)</b>			
Cabine a 4 letti senza servizi	L. 227.000	BARCELONA - Mezza giornata di visita città. Mezza giornata visita di Montserrat. Una giornata, Costa Brava.	
Cabine a 2 letti senza servizi	L. 251.000	N.B. - Le quote indicate comprendono anche le scorse di Ghilarza, Maddalena e Caprera. - Tassa di Indietro.	
<b>PONTE LANCE</b>			
Cabine a 2 letti sovrapposti con doccia e WC	L. 292.000		
<b>PONTE LANCE E PASSEGGIATA (1)</b>			
Cabine a 2 letti bassi più due lettini per bambini. Bagno e WC in comune ogni 2 cabine.	L. 301.000		
Cabine a 2 letti bassi con doccia e WC	L. 301.000		

UNITÀ VACANZE - Viale Fulvio Testi, 75 - 20162 Milano - Telef. (02) 64.23.557/64.38.140

Loris Ciullini