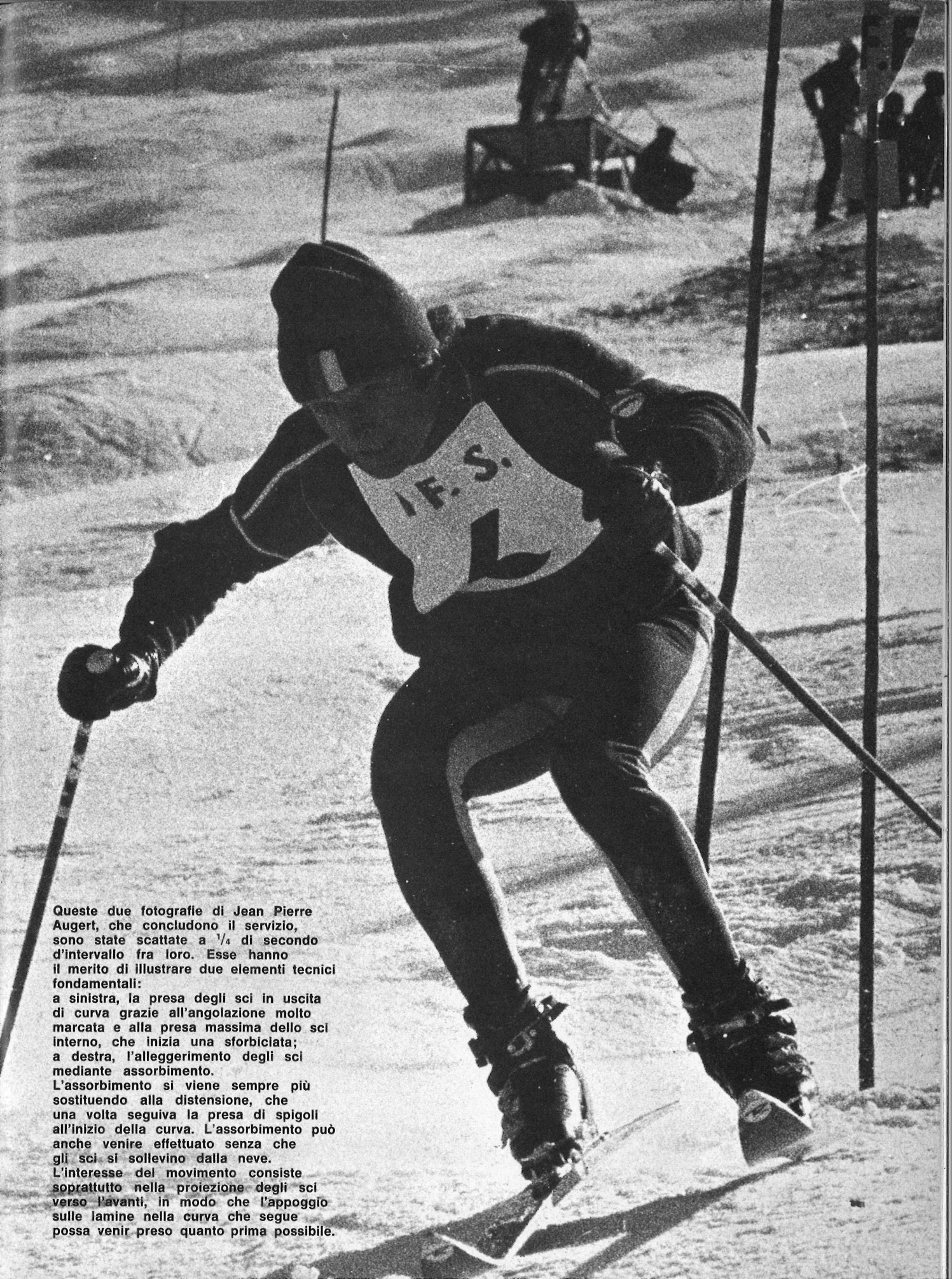






Le due fotografie dell'italiano Helmuth Schmalzi e dell'austriaco Herbert Huber dimostrano come da una parte e dall'altra delle Alpi si vada in sci nello stesso modo. Gli sci scostati uno dall'altro, il ginocchio a valle spinto all'interno, l'angolazione, la posizione delle braccia: tutto è simile in questi due sciatori, uno campione affermato, l'altro forse futuro.





Queste due fotografie di Jean Pierre Augert, che concludono il servizio, sono state scattate a $\frac{1}{4}$ di secondo d'intervallo fra loro. Esse hanno il merito di illustrare due elementi tecnici fondamentali:

a sinistra, la presa degli sci in uscita di curva grazie all'angolazione molto marcata e alla presa massima dello sci interno, che inizia una sforbiciata; a destra, l'alleggerimento degli sci mediante assorbimento.

L'assorbimento si viene sempre più sostituendo alla distensione, che una volta seguiva la presa di spigoli all'inizio della curva. L'assorbimento può anche venire effettuato senza che gli sci si sollevino dalla neve.

L'interesse del movimento consiste soprattutto nella proiezione degli sci verso l'avanti, in modo che l'appoggio sulle lamine nella curva che segue possa venir preso quanto prima possibile.

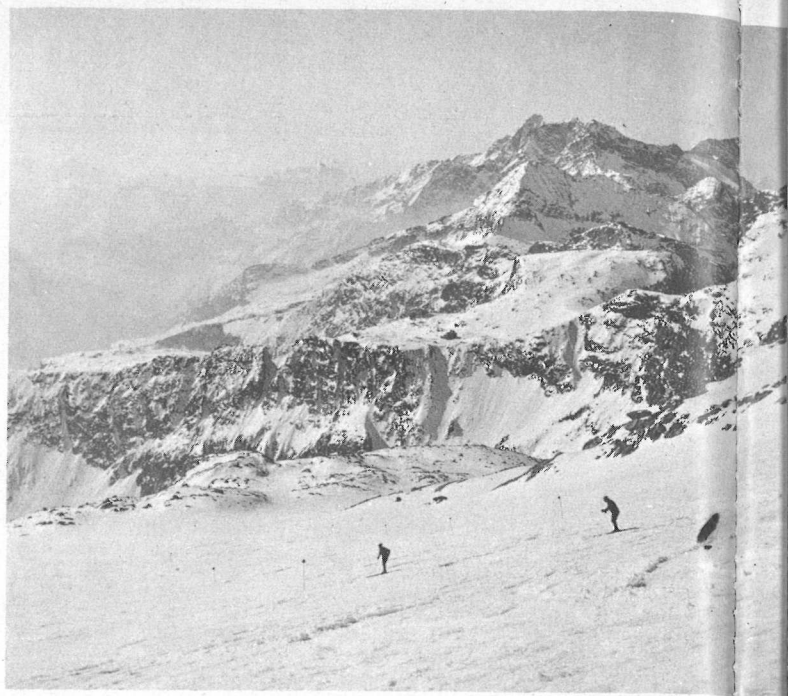


LE PISTE DELLE NOSTRE VACANZE.

Quante sono le piste di sci in Italia? Più o meno, diciamo, di duemila? Questo è un censimento che non abbiamo ancora fatto. Il panorama varia continuamente, si arricchisce ogni anno. In questo numero, abbiamo preparato un servizio scegliendo, in alcune località, piste meno frequentate e note ma che consigliamo in modo particolare; oppure piste nuove, tracciate o migliorate durante i mesi estivi. Aristide Gerli, Carlo e Maurizio Mauri, tutti buoni sciatori, si sono divisi il compito di percorrerle e descriverle non solo dal punto di vista tecnico, ma segnalando anche le notizie accessorie (come i ristoranti, i solarium, le varianti) che possono rendere più piacevole la giornata sulla neve dei nostri lettori. Hanno collaborato inoltre alla stesura dei testi Carlo Marini e Maria Grazia Moneta Marchelli.



Le piste della Valle Bianca.



Il ghiacciaio di Bors, a oltre 3000 metri.

Andalo

Pista Olimpionica « Valle Bianca »

A pochi passi dalla piazza principale, in posizione centralissima, con ampio parcheggio, ecco la stazione di partenza delle *telecabine Andalo - Malga Terlago - Paganella*. Dai modesti 1050 metri di Andalo, in poco più di quindici minuti con il primo tronco dell'impianto, si raggiungono i 1800 metri di Malga Terlago da dove con il secondo tronco, si approda sulla vetta della Paganella, a 2125 metri. Sosta ristoratrice presso il moderno e fornitissimo rifugio, uno sguardo curioso giù dall'altro versante, verso Trento, un'occhiata a chi sbarca dalla funivia che sale da Lavis in Val d'Adige e poi, con ancora negli occhi la stupenda visione del gruppo del Brenta che sta di fronte, affrontiamo la discesa. Due sono le piste: la *Paradiso*, una *rossa* con uno sviluppo di oltre 5 chilometri, divertente, piacevole e senza molte particolarità, e la *Valle Bianca* detta anche l'Olimpionica, una *nera* delle più genuine, con un percorso effettivo di 3900 metri su un dislivello di quasi 1100. Questo pistone, per oltre due terzi tagliato nel fitto del bosco di abeti, segue quasi parallelo alla linea della telecabina, in un alternarsi continuo di muri e muretti, raccordati fra loro da brevi diagonali e strette curve. Pista fra le più impegnative e dure, venne definita a suo tempo, una delle più difficili dell'intero arco alpino. Alcuni lavori di miglioria, fatti durante le scorse estati, ne hanno migliorato il percorso e smussate alcune difficoltà. Rimane comunque una pista *molto impegnativa*, che sconsigliamo decisamente a chi non abbia un controllo assoluto dei propri sci. Sebbene in posizione felice, a causa della quota non molto elevata e dei capricci del tempo, sovente l'innnevamento di questa pista, soprattutto nella parte bassa del bosco, lascia a desiderare, mettendo in esposizione radici e sassi, che nonostante i lavori di bonifica non si sono eliminati completamente. Con ottimo innnevamento e per sciatori altrettanto ottimamente preparati ed allenati, «l'olimpionica» di Andalo rappresenta una discesa veramente unica ed eccezionale.

Alagna

Pista Bors, rossa e nera

Chiuso il capitolo estivo, caduta la neve a quote più basse, Alagna presenta le sue possibilità al gran completo. La *funivia del Monte Rosa*, in tre tronchi apre piste con moltissime varianti ma a parer nostro il tracciato di maggior soddisfazione e divertimento è quello che, partendo dalla stazione a monte della funivia, cioè da Punta Indren, a 3260 metri, con uno sviluppo di oltre 7 km. porta nel *vallone di Bors*, che dà il nome alla pista e all'*alpe Balma* a 2200 metri. Di qui si risale con una *bidonvia alla Bocchetta delle Pisse*, 200 metri più su, ove è sita la seconda e penultima stazione della funivia del Rosa.

Questo autentico pistone classificato come *rosso* ma con almeno tre passaggi sicuramente *neri* in corrispondenza dei muri, impegna lo sciatore per la quasi totalità del percorso, concedendo alcune pause verso metà strada al termine del secondo muro, quando si passa in scioltezza il lungo e distensivo falso-piano che conduce ai resti della vecchia miniera.

La staccionata iniziale e alcune reti protettive lungo il primo canale con la curva a esse; sono misure precauzionali raramente chiamate in causa: non è il caso di impressionarsi. Consigliamo la discesa a buoni sciatori che posseggano un completo dominio dei propri sci. Le condizioni della pista e quindi le difficoltà variano molto a seconda dello stato di innnevamento e di battitura. Informatevi bene prima di affrontare la discesa. Altro particolare da non trascurare è la quota decisamente di montagna in cui si snoda la pista, quindi equipaggiamento adatto ed allenamento preventivo. Altra particolarità di questa entusiasmante discesa è che, in determinati periodi, può essere ripetuta nella prima parte, quella divertente e facile sul ghiacciaio Bors, risalendo alla Indren dal pilone « Miniere » ove specie in primavera funziona una *stazioncina volante*.

Punti di ristoro, con ristorante self-service, bar, terrazza panoramica, alla partenza, alla punta Indren ed alla bocchetta delle Pisse.



Gli skilift paralleli Nevada.

Aprica

Piana dei Galli

Parlando dell'Aprica, immediatamente si pensa al famoso Palabione, la zona più nota e frequentata, servita da una serie di impianti. Volutamente la trascuriamo a favore della seconda zona, con le *telecabine del Baradello* seguite dallo *skilift Piana dei Galli*.

Da S. Pietro, sul versante bresciano del Passo, da un ampio piazzale-parcheggio partono le cabinette biposto che in dieci minuti portano al Baradello. Qui, calzati gli sci, ci si aggancia alla scivola «Piana dei Galli» che in 1 km. di percorso porta a oltre 2000 metri. A questo punto l'imbarazzo: a destra la *Panoramica*, pista rossa medio-facile che con una diagonale, un breve «muro» molto ampio ed una seconda larghissima diagonale riporta al Baradello; a sinistra la *Direttissima*, nera impegnativa e molto ripida, che si snoda in un canale tutto gobbe e cunette moderandosi solo verso il fondo e termina davanti al ristorante, una curiosa torre circolare costruita in cemento e legno. Si raggiunge con una ripida scaletta esterna ed offre un ambiente accogliente, caldo ed una splendida vista sulla valle sottostante. Ottime le bistecche ed il salmi con polenta. Nelle giornate di sole, piacevoli pause all'aperto su variopinte poltroncine.

Quando decideremo di ridiscendere a valle, a seconda delle nostre forze e capacità, potremo scegliere ancora fra la *panoramica inferiore* che tenendo fede al nome si snoda per facili vallette e larghi tagli nel bosco, sempre ben battuta e segnata. Con divertenti passaggi fra rari alberi e finale su ampi prati; oppure ci impegneremo imboccando la *direttissima inferiore*, una specie di budello tagliato netto nel bosco, che segue il percorso della cabinovia snodandosi su terreno rotto e con un percorso tormentato che mette a dura prova gambe e caviglie.

Bormio

Cima Bianca e «2000»

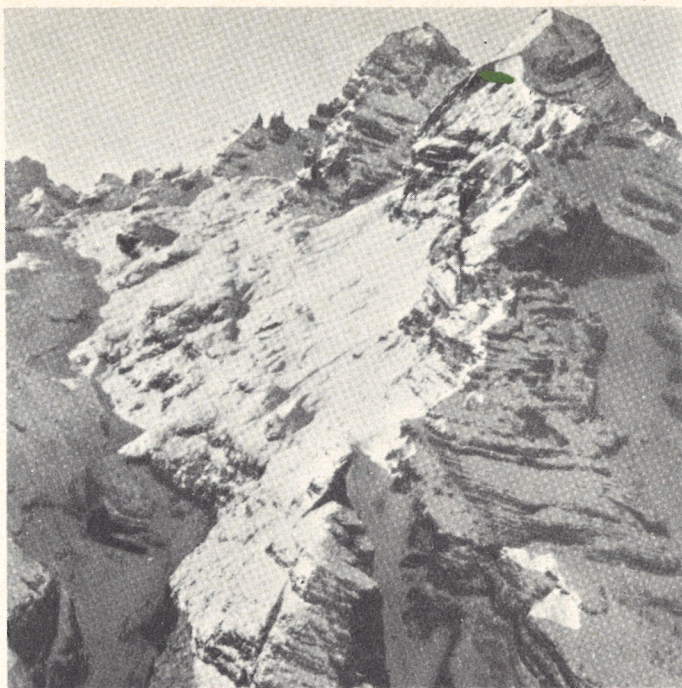
Questa descrizione è, se non inedita, attuale. Con l'inaugurazione ufficiale (l'ufficiale avverrà solo a febbraio) della *funivia Bormio 2000 - Cima Bianca*, un nuovo vastissimo palcoscenico si apre alle evoluzioni. Mille metri abbondanti di dislivello serviti da *due piste* ed un numero praticamente infinito di *varianti*. Le principali sono la *Bimbi al Sole superiore* che snodandosi sulla cresta che da Cima Bianca scende verso il Cimino e Valbella, piega poi a sinistra congiungendosi con la vecchia *Bimbi al Sole* e per i ben noti valloni ritorna alla partenza dell'impianto principale. Esiste anche una variante che proseguendo dalla cresta superiore, sopra il Cimino, lo aggira e per dolci e facili canaloncelli si congiunge poi alle piste di *Valbella* e della *Rocca*: pista classificata come *rossa* e adatta quindi a sciatori medi e medio-bravi.

Nuovissima l'altra, la *pista degli Angeli* che scende invece sulla destra, guardando la Cima, giù per il ripido ma ampio pendio a conca sotto la cima del Vallecetta, entro il vallone del rio omonimo che attraversa sul fondo per congiungersi con le piste servite dalla *scivola Ornella* che ci riporterà al «2000» dopo la splendida volata di ben 1500 metri di dislivello. Le varianti più belle le scopriremo però a primavera, al tempo del fuori-pista, quando potremo aggirare lo sperone roccioso che domina il rio Vallecetta e con un ampio, lunghissimo giro scendere giù fino ai prati di Cepina e della Fonte Levissima.

Un discorso a parte meritano le nuove installazioni per il comfort del durante e dopo sci: al «2000», alla Bocellina, il nuovo ristorante con self-service e il bar risistemato, ampliato e completato il parcheggio, servizio di noleggio sdraio, con coperta in dotazione per le giornate di vento. Di prossima realizzazione un bar con servizio di tavola calda anche alla stazione superiore della funivia, ai 3000 metri di Cima Bianca.



Carosello: le piste e i quattro skilift.



Il vallone della Ola nella Tofana.

Cervinia

Carosello

Cervinia scordiamoci per una volta lo scontatissimo Plateau di Furggen, superato banco di prova delle capacità sciistiche del principiante e dopo una entusiasmante discesa dal Fürggen (la sciolina) a sciatori di provata capacità, ammesso che sia pronta) dedichiamoci agli impianti e alle piste del « Carosello ». Quattro impianti che servono le piste del Carosello sono quattro, rispettivamente denominati: *Bardoney*, *Chapellette*, *Cristallo* e *Lago Blu*; risalgono il versante prospiciente il Cervino e alle loro ottime qualità tecniche accoppiano la non trascurabile pretezione di non obbligare a noiosissime code. Anche nelle giornate di maggiore affluenza gli impianti del Carosello non mostrano sovraffollamenti: la maggior fama dei percorsi del Plateau e del Fürggen richiama la massa degli sciatori.

Le piste sono le possibilità che si offrono dopo una prima salita in funivia sulla sciovia Bardoney: discesa lungo la *direttissima*, pista piuttosto impegnativa, che segue i pendii direttamente lungo l'imbuto; discesa più abbordabile e facile sulla pista omonima, il cui inizio vero e proprio del carosello attraverso un percorso di circa 1 km. prevalentemente in mezzacosta che conduce alla stazione d'arrivo della Chapellette. Da qui una veloce discesa verso la stazione di partenza della Cristallo attraverso un percorso di media difficoltà che si snoda tra i pini incrociando la direttissima del Cristallo per giungere alla spianata dell'albergo omonimo. Con l'ausilio della sciovia si risale in funivia, da dove, su un percorso di non eccessiva difficoltà, si raggiunge la zona del Lago Blu per completare il divertente « tour » con una facile discesa verso l'albergo Cristallo.

Per tutto il giro non è richiesto un tempo superiore ai 90 minuti, anche agli sciatori di non eccelse qualità. Oltre all'itinerario menzionato, ricordiamo che ogni singolo impianto del Carosello serve altre piste « direttissime » che, così come per la sciovia Bardoney, si snodano nel bosco parallele ai percorsi di risalita. Per i prezzi degli impianti: tesserino da 10 punti L. 2.500 (1 punto per ogni percorso scioviario).

Cortina

Il Lagazuoi

Non parliamo del Faloria, nè di Pocol, nè del Canalone o della Stratofana. Neanche dei Vitelli, o delle piste di Mietres. Giusto un accenno percorso che da Ra Valles nella Tofana di Mezzo, oggi raggiungibile con la grande *funivia in tre tronchi* (ultima realizzazione di Cortina), scende nel *Vallone della Ola*, ripidissimo fra due quinte di roccia, un imbuto bianco lungo un chilometro e mezzo e con un dislivello di 800 metri. La Ola però non è una vera pista, segnalata e attrezzata: lo diventerà certamente in un prossimo futuro, ma per ora si tratta di un percorso da compiere solo se si è perfettamente sicuri della propria abilità sciistica.

Parliamo invece di una zona decentrata rispetto a Cortina, quella del *Falzarego*. Qui sono stati costruiti qualche anno fa *due lunghi skilift* verso il *Col Gallina* che servono piste di media difficoltà su terreni aperti, in uno scenario fra i più belli delle Dolomiti. Di fronte, una ardua *funivia* sale al bastione del *Lagazuoi*, dietro la Tofana di Rocas. Di qui, torna verso il passo Falzarego una pista larga e di buona pendenza, con alcune curve impegnative, dove veramente vale la pena di fare qualche discesa fra una sosta e l'altra nel bellissimo rifugio panoramico costruito in vetta al Lagazuoi: dalle sue vetrate si ammira un panorama incomparabile, tutte le Dolomiti spiegano intorno le loro vette fino alla Marmolada.

Ma la pista più sensazionale è quella dell'*Armentarola*, che scende in una diramazione della Val Badia, da dove eventualmente si può risalire anche al Pralongia e al carosello di piste di Corvara-S. Cassiano. La pista dal Lagazuoi all'Armentarola è sempre tenuta benissimo, con l'aiuto di mezzi meccanici: un tempo nota come percorso sci-alpinistico solo a pochi appassionati, è oggi considerata dai frequentatori di Cortina un momento importante delle loro vacanze invernali. E l'albergo dell'Armentarola offre una cucina tradizionalmente ottima, richiamo non trascurabile.



I campi di sci del Col Gallina al Falzarego.



Panorama dalla cima del Lagazuoi.



Il sistema del Checrouit: a sinistra l'Arp.



Piazzale d'arrivo delle piste di Foppolo. Sullo sfondo, il M. Toro.

Courmayeur

Arp e Pavillon

Fra le innumerevoli, divertenti ed assai varie piste della zona dello *Checrouit*, per una giornata di sole (se il tempo non è bello, piuttosto rinunziate e rimandate ad occasione migliore) vi consigliamo la favolosa *discesa dell'Arp*. Rassicuratevi con una telefonata all'82477 — scuola di sci — sulle condizioni della neve e della pista, (questa splendida discesa non sempre è in condizioni ideali, specie nella parte bassa) da Courmayeur si sale con l'*ovovia in due tronchi*, prima al Plan Checrouit, a quota 1700 e poi al Colle a 2250 metri, ove un terzo impianto, ci condurrà alla sommità del *vallone di Youla* e qui, con un ultimo cambio, in funivia, raggiungeremo i 2750 metri della *Cresta d'Arp*. A questo punto una sosta obbligatoria per ammirare dalla terrazza panoramica, autentico balcone affacciato sulla catena del Monte Bianco, il Gran Paradiso, lo stupendo e raro spettacolo che ci si offre.

Sedie a sdraio, coperte e servizio bar, completano l'opera della natura. Per chi volesse tonificarsi con uno spuntino, o preferisce addirittura far colazione prima di affrontare la discesa, consigliamo il ristorante che prende nome dalla cresta, appendice alpina dell'Hotel Royal (se alloggiate in questo albergo, richiedete il «buono» per il pasto in quota) di cui conserva la tradizione e l'ottima cucina.

Iniziamo la discesa volgendo le spalle al M. Bianco per un vallone in direzione sud, su terreno aperto e non troppo impegnativo. I patiti della neve fresca o del fuori pista primaverile troveranno qui il loro terreno ideale.

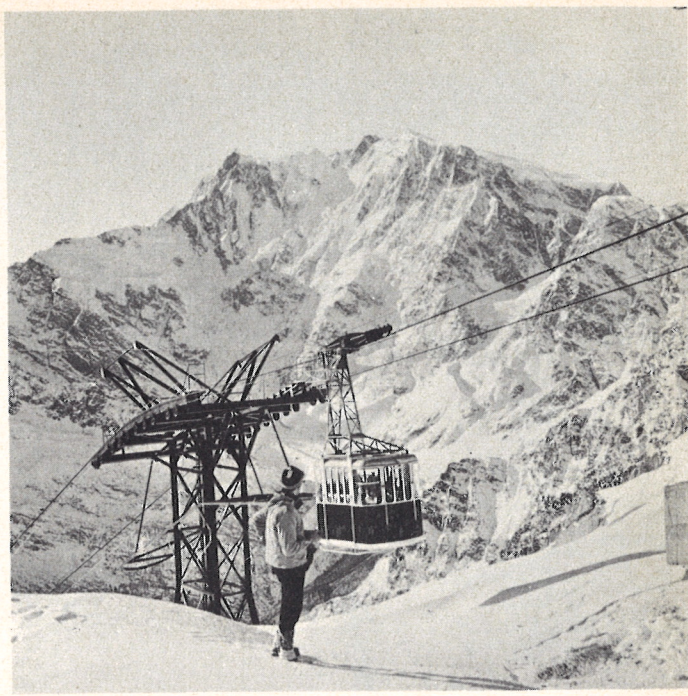
Un *breve skillift* impiantato unicamente per riguadagnare quota, ci porta all'attacco del *Vallone d'Arp* che affrontiamo tranquilli essendo di pendenza media, piuttosto largo e almeno nella parte alta, praticamente privo di difficoltà. Giunti ora a quota 2000 circa, iniziano le prime piante, la pista si fa più obbligata, in un crescendo di diagonali, brevi picchiate, valloncelli e dossi veramente entusiasmanti.

Una breve sosta a ridosso di una delle rare baite e poi giù per altri prati, diagonali, serpentine nel bosco, giù fino alla frazione di Dolonne a 1200 metri, da dove possiamo risalire in ovovia

allo Checrouit o rientrare a Courmayeur, sempre con i coloratissimi ovetti a due posti.

Questa dell'Arp è una discesa veramente unica che ogni sciatore dovrebbe avere al proprio attivo. 1600 metri di dislivello su un percorso di 10-12 km. a seconda delle curve che si fanno. La consigliamo a buoni sciatori, che ne possano apprezzare a fondo la classe, la varietà di terreno, l'impegno e la velocità. Periodo ideale da dicembre ad aprile inoltrato.

Assai più breve ed impegnativa, ma non meno entusiasmante e consigliabile la discesa dal *Pavillon du Mont Frety*, nella zona del Bianco, servita dal *primo tronco della funivia* per il colle del Gigante. Discesa fino a qualche anno fa riservata a sciatori ottimi, dopo i lavori di sistemazione e rettifica del percorso, subito negli ultimi tempi, con buone condizioni di innevamento, può essere affrontata anche da sciatori medi. Parcheggiata la macchina nell'ampio piazzale antistante la stazione della «Palud» di Entrèves, a 1300 metri, si sale con la funivia del Bianco al Pavillon a 2100 metri circa e, prima su terreno aperto e ripido, con un diagonale a sinistra e con un passaggio artificiale in tunnel poi, si scende su terreno morenico, per ripidi valloncelli descrivendo un semicerchio che in circa tre chilometri o poco più, ci riconduce alla base di partenza. Il dislivello e la lunghezza del percorso vi danno la misura della pendenza media. Pista segnata come *nera*, cioè difficile, era considerata fino a qualche anno fa percorso esclusivamente primaverile, ma, con le trasformazioni apportate, e, lo ripetiamo, con ottimo innevamento, darà a non pochi splendide soddisfazioni. Dopo una mattina passata su questi pendii, niente di meglio che un salutare e meritato riposo per il pranzo da «La Maison de Filippo» nel cuore della vecchia Entrèves. Qui anche i più scettici si convinceranno definitivamente della bontà delle specialità valdostane.



La funivia del Monte Moro.

Foppolo

Il Monte Toro

Anche di Foppolo conosciamo quasi esclusivamente le piste primogenite, le piste che da tanti e tanti anni frequentiamo, le piste che hanno visto i primi passi in sci (e le prime cadute) di buona parte degli sciatori lombardi. Ed è forse per una forma di tradizionalismo romantico che fino allo scorso anno abbiamo accettato le lunghe code della Quarta Baita, del Montebello e della Valgussera, che pure servono piste bellissime, e snobbiamo, per non so quale sorta di diffidenza, 3 Stalle e le pendici del *Monte Toro*, con l'ausilio dei bellissimi *skilift* Foppane che dall'albergo Des Alpes conducono alla vetta.

Da quota 2150 partono tre tracciati: *il primo* di notevole impegno, per sciatori provetti, scende pressochè parallelo all'impianto di risalita lungo un ripido pendio, aperto, si immette in un veloce canalino che sfocia in un muro di circa 250 mt., per andare a finire sul falsopiano di Tre Stalle alla partenza della sciovia; *il secondo*, adatto anche a chi non è uso ai percorsi più impegnativi, si snoda sullo stesso versante del primo, ma compiendo un ampio arco affronta più dolcemente il declivio, pur mantenendo alcune difficoltà tecniche (gobbe e canalino) che lo fanno apprezzare anche da sciatori di una certa levatura; *il terzo*, decisamente facile, si snoda per quasi due chilometri dalla vetta di M. Toro fino all'albergo Des Alpes, attraverso pendii aperti a leggeri avvallamenti, per concludersi sui campi in prossimità dell'albergo.

I prezzi sono relativamente modesti: dall'albergo alla località Tre Stalle L. 250 (tre corse L. 500); da Tre Stalle al Monte Toro L. 400 (tre corse L. 1000). Inoltre può essere effettuato un abbonamento giornaliero festivo al prezzo di L. 3.300 [ridotto (FISI, CAI) L. 3.000]; feriale L. 2.300 (ridotto L. 2.000). Questi abbonamenti sono utilizzabili anche sulle tre seggiovie con sci ai piedi, completamente rinnovate, che portano al Montebello ed al Valgussera.

Macugnaga

Il pizzo bianco e nero

Due distinte zone sciistiche caratterizzano Macugnaga. Da una parte, i frequentatissimi impianti del Monte Moro raggiungono quote prossime ai tremila metri: almeno una volta, d'estate (scuola di sci estivo) o d'inverno, è probabile che i nostri lettori vi si siano cimentati. Le piste che si staccano dal Monte Moro non sono certamente da scoprire; dall'altra parte invece, nella zona del *Belvedere* e *Piani Alti*, non sempre si pensa di arrivare, durante un week-end o una gita giornaliera. Un vero sbaglio. Due sono le piste di maggior prestigio, tutte due servite dalla funivia di Piani Alti. La *Pizzo Nero* si snoda per circa 4 km. fiancheggiando ed incrociando il percorso funiviario e per le sue caratteristiche si adatta a sciatori di un certo livello: ripide diagonali, muri scoscesi, velocissimi falsopiani sono le prerogative di questo percorso che, per la sua bellezza e varietà, è degno di figurare nel curriculum di ogni sciatore di buona lega. La *Pizzo Bianco* invece, per sua natura, è accessibile a sciatori d'ogni capacità che troveranno motivo di grande divertimento nel percorrere gli scorrevoli plateau che da Piani Alti conducono al Belvedere. Uniche difficoltà della pista un breve muro e un « passaggino » con reti di protezione sopra uno scosceso canalone.

I prezzi: funivia Pizzo Bianco L. 700 (ridotto 500), seggiovia Belvedere L. 700 (ridotto 500). Abbonamento giornaliero, valido anche sugli skilift in quota, L. 3.000 (ridotto 2.700).



Il ghiacciaio del Ruitor, visto dal Chaz Dura.



Il versante al sole del Chaz Dura.

Garessio

Valle dei Castori

La Valle dei Castori (il nome è suggestivo, ma i castori non li abbiamo visti) si presta particolarmente, come abbiamo già scritto lo scorso anno in un breve servizio, alla suggestiva possibilità di combinare un soggiorno marino ad Alassio o Albenga con una vacanza sciistica. Meno di un'ora di strada allaccia le località della Riviera alla zona sciistica che fa capo al centro termale di Garessio.

Le piste che si snodano sulle pendici del *Monte Antoroto* sono divertenti e i prezzi degli impianti di risalita decisamente modesti. Una *cabinovia* e *cinque sciovie* servono *tre percorsi principali* che si snodano però in molteplici varianti, adatti alla capacità ed ai gusti di ogni categoria di sciatori.

La Thuile

La « 2 » e la « 6 »

In attesa di sciare (presto) d'estate sul ghiacciaio del Ruitor, vogliamo suggerire una puntata a La Thuile, durante il periodo invernale e primaverile per l'« assaggio » di alcuni percorsi decisamente qualificabili tra i migliori delle nostre stazioni alpine. Le zone sfruttate sciisticamente sono quelle del Monte Belvedere e dello Chaz Dura, dalle pendici dei quali si staccano piste molto ben innevate, perfettamente attrezzate e, dulcis in fundo, molto soleggiate. La parte superiore delle piste si svolge su pendii molto aperti mentre in basso, sotto Les Suches, i percorsi tagliano splendidi boschi.

Consigliamo agli sciatori provetti l'impegnativa e divertente pista « 2 » che da Les Suches conduce al fondo valle attraverso una serie di muri e mari in tempesta atti ad impegnare anche i più preparati. Per tutti, invece, il riposante tracciato della « 6 » che dallo Chaz Dura conduce a La Golette per un percorso panoramico indimenticabile. Riposante, solo per quanto riguarda l'impegno tecnico, poichè, in quanto a lunghezza del percorso (circa 12 chilometri!) la pista non teme confronti: dall'arrivo della sciovia si scende sul versante sud lungo una tranquilla mezzacosta in campi aperti e privi di difficoltà, seguendo il profilo della cresta rocciosa fino al passaggio del Colle della Fourclaz. Superato il passaggio, via libera agli sci, a seconda delle capacità, sui bellissimi pendii sulla destra della Touriasse fino ad un muro di non eccessiva difficoltà. Da un muro « facile » ad uno più impegnativo con una lunga mezzacosta dopodichè correndo paralleli al tracciato della strada del Piccolo S. Bernardo fino ad incrociare il percorso della pista « 4 », ci si immette nel tratto boscoso, forse il meno divertente, per raggiungere la Golette. Questa pista, che consigliamo di percorrere a stagione avanzata è frequentatissima, ma data la sua ampiezza non si ha alcuna difficoltà per percorrerla anche nei giorni di « piena ». A titolo di curiosità: un giorno abbiamo incontrato sul percorso anche un intraprendente valligiano che aveva attrezzato una roccia a banco per la mescita di bibite. Prezzi degli abbonamenti giornalieri: festivo L. 2.800 (ridotto L. 2.500); feriale L. 2.100 (ridotto L. 1.800); Week-end L. 4.000 (ridotto L. 3.500).



Il « canalone » del Groppera.



I grandi spazi del Grostè.

Madesimo

Il Canalone del Groppera

Si sale con la *funivia in due tronchi*, dai 1550 metri di Madesimo ai quasi tremila del Groppera. Ci si affaccia sulla Val di Lei, con le sue ampie distese nevose e il lago gelato in territorio già svizzero. Dall'altra parte, verso l'Italia, la strada per Madesimo passa nel famoso e impressionante *canalone del Groppera*: un imbuto che regge il confronto con qualunque altro.

Una traversata a destra, un bel po' di *dérapage*, una diagonale a sinistra e la pendenza improvvisamente aumenta. Fino, anche, al limite della paura. La neve però è sempre buona, fredda. Si curva a destra, a sinistra, la stazione della funivia si allontana, scompare. Rocce sui due lati. Poi il Canalone vero, una lunga interminabile lingua bianca da percorrere fino in fondo — senza possibilità di ripensamenti. La pista è ben protetta, però, e dunque il pericolo è molto limitato da reti disposte trasversalmente. Non è comunque il caso di avventurarsi se non si dispone di una buona tecnica o se si soffre di vertigini. E poi in questi casi la prudenza rende più vigile, e pochi cadono: la maggioranza arriva felice al fondo della pista, dove questa si allarga in un vasto pianoro, dopo aver fatto una esperienza che costituisce un brevetto di sciatore abile.

Uno skilift riporta poi alla stazione intermedia della funivia, dove molti risalgono per tornare a percorrere i mille metri di dislivello di questa affascinante pista.

Nel tornare a valle, invece, si può passare sul tracciato della vecchia *Vico Fiocchi*, che parte dalla Colmenetta (cioè dall'intermedia della funivia) e dopo uno schuss a gobbe sui prati entra nel bosco, fino al fondovalle. Su questa pista si sono misurati in passato i campioni della discesa, e non era certo una gara da scherzare.

Madonna di Campiglio

5 laghi (3tre) - Grostè

Anche di Madonna di Campiglio, come già per Courmayeur, fra le numerose piste ne abbiamo scelte due, che a parer nostro rappresentano, ognuna per il suo verso, quanto di meglio e più completo esiste nella località.

Iniziamo con la *5 Laghi*, servita dalla ben nota *seggiovia omomima* che finalmente potenziata e trasformata in versione « sci-ai-piedi » partendo direttamente dal cuore stesso di Campiglio, conduce ai 2070 metri del *monte Pancugolo*, esattamente di fronte al gruppo del Brenta di cui costituisce un'invidiabile belvedere. Dopo una salita di parecchi minuti anche se avvolti nelle coperte in dotazione ai seggiolini, sentiamo il bisogno di una sosta ristoratrice nel caldo locale della baita; un sano « grappino » ed una fetta di strudel ci danno nuove energie per affrontare la discesa, la stessa sulla quale si disputa una famosa « classica » internazionale, la « 3-TRE ». Due curve ed ecco il primo muro, una curva a destra, un breve terrazzino e un diagonale incassato e gibboso, appena il tempo per prendere fiato e subito giù per un canalino tutto gobbe che sbuca direttamente sul diagonale (protetto da reti) del secondo muro. Superato anche questo, un piccolo spiazzo precede l'imbuto che sfocia diritto sul lungo falsopiano prima dell'ultima, lunghissima picchiata. Diagonale a sinistra, due curve tirate coi denti ed eccoci sul terzo famoso muro tante volte visto in televisione. Il traguardo è laggiù, poco sopra la strada che sale a Campo Carlo Magno; noi deviamo prima, giriamo a destra e per la nuova variante inaugurata quest'anno torniamo al piazzale della seggiovia.

Di questa pista esiste anche una variante o versione « domestica », per famiglie, che aggira tutti i muri trasformando la discesa in una placida passeggiata. La sconsigliamo a chiunque! Se si sale sulla 5 Laghi si deve ridiscendere per la « 3-TRE ». Chi cerca piste più facili non farà fatica a trovarne di gran divertimento e soddisfazione sulla Pradalago o sul Grostè.

A questo proposito vi consigliamo di salire con i *due tronchi di funivia al passo del Grostè*, da Campo Carlo Magno (ampio piazzale per il posteggio) al centro del gruppo del Brenta, sotto cima Roma che maestosa domina il passo. Giunti a 2500 metri

d'altezza, parecchio al di sopra del limite del bosco, depositiamo armi e bagagli al bar-ristorante, lasciamo l'amico pigro a godersi il sole allungato sulle comode poltrone della terrazza-solarium e divertiamoci per la varia, facile discesa tutta in terreno aperto, fino al vecchio ma sempre aperto rifugio Graffer. Due skilift paralleli ci riportano in quota. Ripartiamo dopo la sosta « alimentare » e proseguiamo verso valle. Giunti per facili vallette e divertenti canalini alla stazione intermedia a quota 1950, possiamo scegliere se risalire con lo *skilift Bock* verso lo Spinale per riaccederci con una delle piste che da lì si dipartono, rientrando direttamente a Campiglio, oppure se continuare per il nuovo tracciato, tagliato in mezzo al fitto bosco di abeti, fino a raggiungere Campo Carlo Magno e la stazione a valle della funivia. Di qui si può risalire all'intermedia, grazie a un nuovo impianto.

Pista consigliabile a tutti indistintamente, tanto è varia, divertente, sempre ottimamente innevata, curata e battuta, vera autostrada sia per le « utilitarie » che per le « formula 1 ».

Per i veri patiti, quelli che non sono mai stanchi, ricordiamo che a Campiglio si scia di notte, sulla pista illuminata servita dallo skilift della scuola di sci.



L'altopiano del Nevegal sopra Belluno.

Moena

Impianti del Lusia

Delle tre zone sciistiche di cui è dotata Moena in Val di Fassa, a parer nostro la più interessante è certamente quella detta del Lusia.

Situata a circa 2 km. dal paese lungo la strada che porta al Passo S. Pellegrino (8 sciovie di varia lunghezza, con piste divertenti e medio-facili, tutte in terreno aperto) e collegata con un regolare servizio di microbus a Moena, a 1370 metri di quota, sorge la stazione a valle della nuova funivia Ronchi-Valbona, seguita dal secondo tronco Valbona-Le Cune a 2200 metri. Questi due impianti, completati dagli *skilift Malga Pozza* all'intermedia e dal *Piavac* alla sommità, aprono una zona magnifica, sempre ottimamente innevata e percorsa da molte piste battute a macchina. Dalla stazione terminale a 2200 metri si gode di un panorama veramente notevole, circondati come si è dai gruppi dolomitici più famosi. Il bar con tavola calda e la terrazza panoramica (sedie a sdraio e coperte) completano le attrezzature logistiche.

Dalla stazione terminale della funivia, si dipartono due piste principali, oltre a quelle, brevi, dello skilift Piavac, già citato. Alla destra scendendo, verso il Passo di Lusia, che dà nome alla zona ed agli impianti, con un percorso vario, in campo aperto prima, con lunghi diagonali e pista nel bosco poi. Alla sinistra invece per almeno tre varianti differenti si raggiunge l'arrivo dello skilift Malga Pozza, di cui si percorre la pista fino all'arrivo a Valbona. Qui, a 1800 metri circa, o si riprende la funivia per risalire e ripetere la discesa, oppure si continua per alcuni dossi in campo aperto inoltrandosi nel bosco lungo la linea della funivia. Percorso assai interessante, vario, adatto a sciatori medio-bravi. Neve permettendo, per un sentiero facile e panoramico, seguendo il naturale percorso del ruscello, rientriamo a Moena con gli sci ai piedi. Periodo consigliabile da gennaio a tutto marzo.

Nevegal

La « Erte »

La pista che vi segnaliamo al Nevegal è la rinomata *Erte*. Dall'arrivo delle sciovie a Col Toront a circa 1700 mt. si scende dapprima lungo la direttrice della sciovia *Brigata Cadore* attraverso pendii piuttosto accessibili; dopo una piegata sulla sinistra si entra su un dosso ripido e impegnativo dove settimanalmente trovano campo competizioni di slalom. Ampi pendii e improvvise picchiate caratterizzano il tratto centrale del percorso fino a giungere alla passerella nei pressi della stazione di partenza della sciovia *Erte*. Da qui, attraverso un ampio crinale, ci si immette in un costolone boscoso molto ripido rotto da frequentissime cunette. Al termine di questo un ampio corridoio pianeggiante tra gli alberi conduce alla partenza della sciovia *Grava* e una larga pista nel bosco di non eccessivo impegno sbocca su prati presso la partenza della seggiovia.

Al rifugio Bristot, all'arrivo delle sciovie, funziona il servizio di ristoro. La stazione dotata di molti battipista meccanici garantisce la perfetta condizione dei percorsi per tutto l'arco della stagione.



Il Tonale con la zona del « Paradiso ».



La cabinovia Valle d'Oro e la pista.

Tonale

Il « Paradiso »

Anche se non accessibile alla gran massa degli sciatori la *nera* del Tonale è veramente una delle più belle piste d'Europa, per completezza tecnica e condizioni di innevamento. Su questo percorso, destinato a sciatori di provate capacità e servito dalla funivia « Paradiso », i « draghi » trovano pane per i loro denti. Alla partenza, sotto la stazione d'arrivo della funivia, un tratto in mezzacosta immette in uno schuss molto impegnativo. Questo sfocia in un canalone delimitato da rocce che, per la sua pendenza, richiede ottima padronanza degli sci. Al termine del canalone un valloncetto decisamente più facile consente, un certo relax prima di richiamare il discesista alla massima concentrazione che gli consenta di superare in bellezza le velocissime picchiate fino al falsopiano. Al termine di questo, dopo un doppio avvallamento, picchiata sui divertenti prati che vanno a morire sul pianoro d'arrivo e alla stazione di partenza della funivia.

Nei periodi di neve sicura praticando la variante « A » della pista si possono evitare canalone e valloncetto percorrendo il ripido pendio a sinistra del canalone stesso, fino a ricongiungersi con il percorso classico all'altezza del falsopiano.

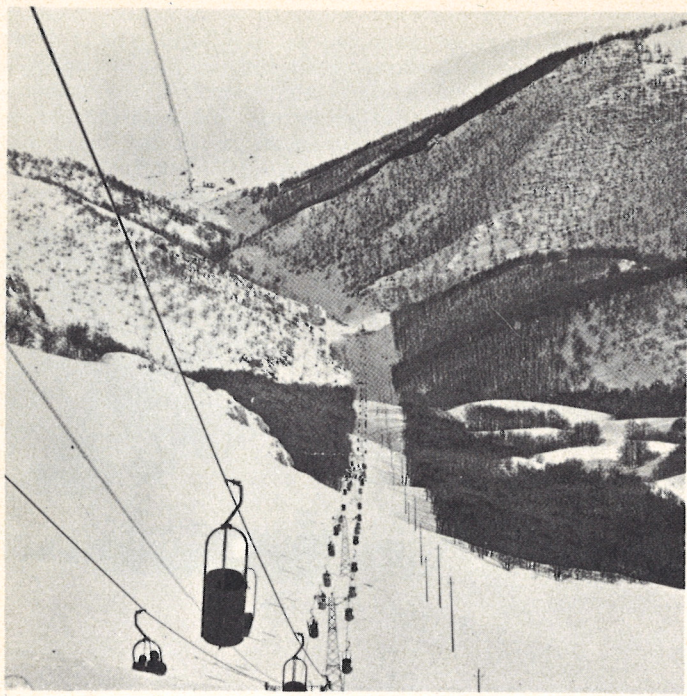
La pista è costantemente battuta durante la intera stagione e la segnaletica garantisce la sicurezza. Alla stazione superiore della funivia funziona il servizio di ristorante.

Pescasseroli

In sci nel Parco d'Abruzzo

Pescasseroli è, lo sanno tutti, nel Parco Nazionale d'Abruzzo. La polemica sugli alberi tagliati per tracciare le piste e impiantare i mezzi di risalita all'interno del Parco ha passato addirittura i confini. Gli sciatori sono accusati di disturbare, di violentare l'ambiente naturale. Ma quello che indubbiamente disturba nella misura maggiore è lo sregolato, incauto insediamento urbanistico che ha tolto a Pescasseroli ogni caratteristica ambientale. Comunque, dato che le piste ci sono e vi si possono fare bellissime discese, le ricordiamo in questa rassegna. La *cabinovia Valle d'Oro* sale alla vetta del Monte Coste delle Vitelle, a quota 2000, con un dislivello di 750 metri; *diversi skillift* offrono variazioni allargando il raggio delle piste sull'altro versante della montagna. Gli sciatori dispongono così di un divertente *carosello*, in un ambiente naturale ovviamente privilegiato.

C'è da augurarsi che non tutto — come purtroppo sembra — sia perduto. Dopotutto nei grandi parchi nazionali d'America, che vengono spesso portati ad esempio, passano molte strade e le automobili hanno libero accesso, nel rispetto della natura da parte sia dei visitatori sia delle autorità preposte alla gestione del territorio protetto.



Telecabina e «direttissima» del Monte Pratello.



La sciovia di Cresta Sobretta.

Rivisondoli

La direttissima

La «direttissima» del Montepatello a Rivisondoli, in Abruzzo, è probabilmente la pista più conosciuta dell'Appennino centro-meridionale. Lunga quasi tre chilometri, o naturalmente molti di più per chi preferisca non seguire la linea di massima pendenza, parte dalla vetta del Pratello a quota 2000 (la si raggiunge con una moderna cabinovia aperta) e scende fino al Piano delle Cinque Miglia con un dislivello di settecento metri. Si tratta, come è logico dato anche il dislivello, di una pista adatta alle competizioni ed è infatti omologata FIS per discesa libera maschile e femminile. Ma è frequentata da sciatori di ogni levatura, venuti sia da Rivisondoli sia dalla vicina Roccaraso. Alla stazione inferiore della funivia, l'accogliente Albergo-Rifugio del Pratello è a disposizione di sciatori stanchi o affamati.

S. Caterina

La pista «dell'Alpe»

A chi ha deciso di andare a Santa Caterina raccomandiamo di non scordare di percorrere almeno una volta la discesa *dell'Alpe*. Da quota 2727 mt. del Rifugio Cresta, dove una fa-vo-lo-sa grappa tonifica muscoli e cuore prima della discesa, si scende, sul versante opposto all'abitato di S. Caterina, con una serie di rampe fino al canalino Colombina. Dopo un impegnativo muretto e una serie di entusiasmantissimi diagonali e avallamenti, superato il costone del Sobretta, ci si avvia per un lunghissimo ma abbordabilissimo «schuss» verso Plaghera. Da qui ci si immette nella *due* e con questa nel bosco, un divertente percorso ad esse tra i pini fino a raggiungere la partenza dello skillift: oltre 8 km. di discesa su terreni ideali con una esposizione solare che garantisce tintarella anche al termine di un solo percorso. La pista è segnata come *blu* per la sua accessibilità agli sciatori meno esperti, ma anche i «draghi» troveranno veri motivi di divertimento.

A questi ultimi, per finire, vogliamo consigliare la *Adler*, una *nera*, omologata F.I.S., vero banco di prova delle capacità di uno sciatore esperto. Muri, diagonali, mari in tempesta, tutto quanto si possa desiderare in una discesa impegnativa. La pendenza media del percorso è del 26% circa.

L'abbonamento giornaliero a S. Caterina è di L. 2.300 (ridotto L. 2.000); una risalita Plaghera + Sobretta L. 600.



Sella Ronda: l'altopiano del Pralongia.



Sella Ronda: dal Belvedere sopra Canazei.

S. Martino Castrozza

Il gruppo Tognola

Tra i centri più noti delle Dolomiti San Martino è anche uno tra i meglio attrezzati; dispone di tre gruppi di impianti che distano non più di 5 minuti d'auto l'uno dagli altri.

Tralasciando perchè già troppo conosciuti i gruppi « Malga Ces » e « Col Rosetta », preferiamo segnalare ai nostri lettori il « gruppo Tognola ». Con la veloce e comoda *cabinovia Fratazza-Malga Tognola* si superano 700 metri di dislivello raggiungendo il rifugio Tognola dotato di ristorante e bar oltre che di un vasto solarium con sdraio e brandine.

Quattro sciovie sono disposte razionalmente sull'ampio altopiano permettendo discese in scioltezza e in tutta tranquillità anche ai meno bravi.

La pista più impegnativa scende a *Fratazza*, e si snoda per 2800 metri (3000 con la deviazione sul punto più difficile) indubbiamente esaltanti ma non certo adatti a chiunque: picchiate, schuss in canalino, mari in tempesta con un doppio muro finale di notevole difficoltà si alternano su terreno aperto di media pendenza in alto, e in basso nel bosco. Quest'anno sulla Tognola si disputeranno i Campionati Italiani, e infatti la pista è adatta a competizioni di grande respiro.

Sempre nella stessa zona, ma sul dietro (verso il Piano della Tognola) esistono invece piste di difficoltà media, adatte anche allo slalom gigante, su pendii aperti e soleggiati: qui gli sciatori di ogni livello possono divertirsi senza preoccupazioni.

Il giro del Sella

La Sella Ronda

Sella Ronda è chiamato per comodità e brevità il giro sciistico attorno al gruppo del Sella che tocca e comprende le *valli di Fassa, Gardena, Badia e Livinalongo*. Gita che ben si può definire « classica » per chi soggiorni in una delle quattro valli dolomitiche, può essere iniziata indifferentemente da ciascuna di queste. Sugeriamo qui di seguito un percorso tipo, che in omaggio ai « mondiali » inizieremo e termineremo a *Selva*.

Saliamo di buon mattino al *Ciampinoi*, o con la vecchia bidonvia o meglio con la nuovissima funivia costruita quest'anno che dal centro di Selva ci deposita ai 2300 metri della vetta. Scendendo per la *pista n. 5* facile e divertente, ci portiamo a *Plan de Gralba* ove la *funivia del Pizzo Stella* ci riporta in quota a 2260 metri. Di qui, passando per il rifugio Comici ed attraverso la fantastica « Città dei Sassi », con percorso quasi pianeggiante raggiungiamo il *Passo Sella*. Veloce spuntino all'albergo del CAI, poi risaliamo con un *breve skilift verso il col Rodella*, lasciando alla nostra destra l'impressionante colata del *canalone del Sassolungo* di prima mattina ancora ghiacciato: finalmente iniziamo l'entusiasmante discesa che per la *Val Salei* e la *Val d'Antermont* ci condurrà attraverso fitte abetaie e pascoli ondulati a *Canazei*. Da *Canazei* (m. 1504) risaliamo al *Passo Pordoi*, scegliendo fra i due tronchi della *seggiovia Canazei-Pecol-Belvedere*, il pullman di linea oppure uno dei numerosi taxi.

Al *Passo Pordoi* a 2240 metri la *funivia del Sass Pordoi*, con la sua stazione a poco meno di 3000 metri di quota, ci tenta. Solo se la tabella di marcia ce lo consente (non dovrebbero essere passate le 10,30) e se effettivamente siamo sciatori superiori alla media offriamoci l'indimenticabile emozione della discesa dal *canalone del Pordoi*, un autentico imbuto che dopo un inizio piuttosto facile ed invitante ci precipita letteralmente giù verso il passo senza tregua nè remissione. Discesa eccezionale da ogni punto di vista, tecnico e panoramico, con una veduta incomparabile sul gruppo della Marmolada.

Proseguiamo, costeggiando la strada, per facili pendii fino ad *Arabba* (m. 1600) capoluogo del Livinalongo. Di qui, dopo aver ammirato le vecchie case e la chiesa con il caratteristico campanile a « cipolla » risaliamo in taxi i quattro chilometri che ci



Sella Ronda: il canale sopra Passo Pordoi.



Il tracciato della Rio Nero.

separano dal *Passo di Campolongo* (m. 1875) ove ci concediamo un meritato riposo ed un'abbondante colazione al ristorante del passo. Breve poltrita al sole e poi via costeggiando sulla destra la strada, per pascoli e prati scendiamo a *Corvara*.

Un'occhiata attorno, il proponimento di tornarci con più calma e tempo a disposizione ed evitando la salutare passeggiata a piedi, risparmiamo le energie ed in taxi ci portiamo a *Colfosco* da dove, passando da uno all'altro, risaliamo con i *tre lunghi skillifts* la vallata fino al *Passo Gardena*. Ultimo impianto, la *seggiovia del Cir* ed ultima salita della giornata; ora, dalla cima del *Danterceppies*, non senza aver prima sostato nell'accogliente rifugio ed ammirato il *Sassolungo* e l'altipiano di *Siusi* che ci stanno di fronte, «*dulcis in fundo*» tenendoci sulla destra e seguendo le frecce indicatrici ci godremo la splendida nuova pista tracciata per la «*libera femminile*» dei mondiali '70.

Attenzione verso la fine a non lasciarsi prendere dall'entusiasmo e non superare la deviazione a sinistra per *Selva centro*. Nel centro di *Selva* ove l'abbiamo iniziata stamani, concludiamo così la nostra *Sella Ronda*.

Assai interessante ed altrettanto divertente il *giro in senso inverso*, con la salita al *Danterceppies*, la discesa in *val Badia* su *Colfosco* e *Corvara*, poi in taxi fino al *Passo Pordoi*, *skillift Lezuò* per il *Belvedere di Canazei*, indi discesa al *Pecol* e poi a *Canazei* paese. Proseguimento in taxi o «*pendolo*» (microbus di linea) per *Campitello di Fassa* a 2 km., risalita con i due tronchi della *seggiovia al Col Rodella*, discesa al *Passo Sella* (eventuale deviazione per la «*forcella del Sassolungo*» consigliabile solo a sciatori veramente provetti) e proseguimento giù per *Plan de Gralba* e *Selva*. Itinerario questo secondo che presenta l'eventuale vantaggio di poter essere effettuato nell'arco di mezza giornata, con partenza il mattino presto e rientro per colazione. Punti consigliati per brevi soste, il belvedere di *Canazei* (con bar e ristoro) ed il rifugio del *CAI* al *Passo Sella*.

Un'ultima raccomandazione, sia che seguiate l'uno o l'altro itinerario, non vi scordate della macchina fotografica. Panorami, visioni, scorci ed inquadrature così, meritano di essere conservate per i nipotini.

Sestriere

La Rio Nero

Sestriere è una grossa azienda per far sciare la gente. È una macchina che trasporta un mucchio di persone all'ora con funivie e mezzi leggeri, e piste di cui tutti gli sciatori conoscono almeno il nome. La *Banchetta*, dove si sale o con la funivia o con la rete degli *skillifts* su diversi versanti a quote, ha pendii aperti con bosco rado nella parte bassa: la possibilità di varianti è quindi elevata, e si sfrutta a seconda dell'innevamento. Altrettanto note sono le facili piste dell'*Alpette*, ma meno quelle del *Fraitève*, la terza funivia di Sestriere, i cui pendii esposti al sole sono spesso gelati o poco innevati. Quasi sconosciuta agli sciatori d'oggi è infine la pista un tempo più famosa che dalla vetta del *Fraitève* scende, sul dietro, fino alla strada che da Sestriere va verso *Ulzio* e la valle di *Susa*. Questa pista, molto lunga e varia, si chiama *Rio Nero* ed era carissima a *Zenó Colò*, che vi ottenne splendide vittorie. Inizia con uno *schuss* che, in gara, dura quasi un minuto ed è impressionante perché dalla partenza sembra di gettarsi verso il vuoto: infatti a metà circa il pendio aumenta, e quindi dall'alto non si vede. L'ampiezza di questo tratto iniziale tuttavia è tale da permettere allo sciatore medio curve ed evoluzioni molto divertenti. In fondo, la pista piega a sinistra ed entra nel bosco, in un susseguirsi di muri e canalini per un altro terzo del percorso. Il tratto finale si svolge su ampi prati. L'arrivo è all'osteria sulla strada, il «*bianchino*» d'obbligo.

In realtà negli ultimi dieci anni questa bellissima pista è stata quasi abbandonata, alberi e cespugli sono cresciuti in mezzo al percorso che non viene più battuto. È quindi necessario saper districarsi anche in neve fresca e variabile, e farsi accompagnare da un maestro della Scuola di Sci del Sestriere, possibilmente non uno dei più giovani: gli anziani conoscono meglio le varianti e i passaggi più indicati a seconda della stagione. Negli ultimi tempi tuttavia si è cominciato a parlare di riaprire la *Rio Nero* e sarebbe veramente una cosa da fare. Tanto più se andrà in porto il progetto di cui si parla da parecchi anni, quello cioè di collegare *Sportinia-Salice d'Ulzio* a Sestriere in un grande carosello di impianti e piste con fulcro sul *Triplex* e il *Fraitève*.

GLI SCI E

GLI SCARPONI

1970



Si chiude con questo numero il grande servizio a puntate sui segreti delle industrie. Abbiamo passato in rassegna, da ottobre, Rossignol, Lamborghini, Fischer, Roy, Elan, Caber, La Dolomite, Lange, Maxel, Kneissl, Dynastar, Munari, Raichle, S. Marco, Perse-nico, Kaestle, Head, Dynamic, Garmont, Le Trappeur, Nordica. Ora sveliamo i segreti di...



Nati a Cortina pochi ma buoni MOROTTO

Fra le molte fabbriche che abbiamo passato in rassegna in questi ultimi numeri, la Morotto - Ski di Cortina d'Ampezzo è certamente la più piccola: attualmente infatti costruisce poche migliaia di paia all'anno. Si tratta tuttavia di una produzione molto selezionata, sia nel metallo che nella plastica.

Molti piccoli azionisti

«Jean Vuarnet e Guy Perillat, che sono venuti a visitare il nostro stabilimento, si sono meravigliati che atleti della squadra non usino anche i nostri sci» ci ha detto Alberto Righini, che dirige il settore vendite della Morotto. «È vero: eppure le due ragazze Tiezza, che sono di Cortina, per molti anni li hanno adoperati. Ma come si fa? Non abbiamo i mezzi per inserirci nel pool della FIS, non siamo un'industria che può stanziare milioni per iniziative che certo rendono successivamente, ma richiedono dimensioni aziendali e produttive più vaste». La proprietà della Morotto Ski è piuttosto frazionata. Azionisti sono ad esempio Lino Lacedelli (con Achille Compagnoni conquistatore del K-2)

e il fratello Leo, che è l'amministratore delegato della Società.

Ma sono azionisti anche parecchi maestri di sci, ad esempio Albino Alverà, che è il capo degli istruttori FIS (cioè dei maestri di sci che insegnano ai maestri di sci), e Bruno Alberti che è stato per anni il miglior sciatore della nazionale italiana. Alverà e Alberti sono i tecnici, i colaudatori degli sci Morotto: studiano e migliorano continuamente i diversi modelli. Si occupano anche dei dettagli: il colore giallo con finiture rosse è stato scelto proprio da Bruno Alberti, per gli sci che portano il suo nome.

Lo sci di Bruno Alberti

«Siamo stati i primi in Italia a montare le lamine elastiche, quelle francesi», ha detto Bruno Alberti. E sono state montate appunto sui gialli sci di plastica che portano la sua firma. «Sono sci in vetroresina, con struttura a sandwich e lamine elastiche a segmenti di 3 cm., da slalom gigante; facciamo però anche il tipo da slalom in misura unica, cioè 108 cm. che è quella



La squadra e i maestri di sci (sopra) che hanno rappresentato l'Italia all'Interski di Aspen usavano, per i loro esercizi d'alto livello tecnico, sci Morotto in plastica battezzati per l'occasione «Aspen 1968». Lo sci in plastica più qualificato di questa Casa, per gara nei tipi slalom gigante e slalom, è però quello che porta il nome di Bruno Alberti, il popolare campione ritratto nella fotografia a lato.

classica da uomo per gara. Siamo molto soddisfatti dello sci da bambino: è un "Bruno Alberti" esattamente come gli altri, da competizione, costruito con materiale ottimo e con caratteristiche di prim'ordine, studiate per i bambini. In particolare è uno sci morbido e tiene bene sul ghiaccio. Inoltre lo facciamo in misure veramente piccole, a partire da 1 cm. E con le soles in P-Tex».

«Sempre in fibra di vetro, abbiamo anche l'Interski Aspen 68, usato dalla squadra di dimostrazione italiana ai raduni di maestri di sci di Badgastein e Aspen. È uno sci facile ma piuttosto sostenuto, con lamine a sezioni di 10 cm. Poi c'è uno sci per turismo buono, il Creste Bianche» ha continuato Righini. «Quanto al metallo, io ero del parere di abbandonarlo, pian piano. La gente va verso il nuovo, e nello sci la novità è la plastica.

Noi cerchiamo sempre le novità: delle lamine elastiche si è parlato, ora invece stiamo facendo studi su un tipo particolare di soletta. No, non è Teflon.

«Per i metallici, ha prevalso invece l'opinione degli altri, in fabbrica: che cioè non si dovesse abbandonare un tipo di sci collaudato e di pieno suc-

cesso. Non è uno sci vecchio, in realtà, anche se è stato il nostro primo sci. È un sandwich di lega d'alluminio, di qualità ottima. Lo facciamo nelle misure combi e slalom gigante, volendo anche da discesa.

Magari su misura

«In un certo senso, data la nostra dimensione aziendale, saremmo in grado di costruire gli sci su misura: come si fa, in America, con i bastoni da golf per giocatori molto sofisticati. Quello che voglio dire in realtà è che gli sci da discesa oggi hanno un mercato limitatissimo, servono solo per gara e di gare di discesa libera vere se ne hanno sempre meno, a livello non internazionale.

«Già ora i nostri sci sono in tutti i negozi che contano, in città o in montagna. L'anno prossimo però saremo in grado di fornirne un maggior numero, quando avremo lo stabilimento nuovo. È in una radura del bosco di Fiammes, proprio di fronte all'aeroporto di Cortina. Siamo riusciti a gettare le fondamenta prima che cadesse la neve, e a primavera lo finremo».



Metallo e aria negli sci Tua VITTOR

Una sigla da agente segreto contraddistingue l'ultimo sci Vittor, che Giannino Tua aveva presentato in marzo al MIAS e ci illustra in dettaglio nello stabilimento di Occhieppo Superiore, vicino a Biella. Uffici e capannoni nuovi, di buon disegno industriale; vicino la casa dove abitano i fratelli Tua con le loro famiglie; dietro, un nuovo capannone quasi terminato; davanti, una casa ad appartamenti che sta sorgendo, investimento extraziendale ma sott'occhio, a controllo diretto. Gestione familiare ed empirica, coraggio nello sperimentare formule nuove, impostazione commerciale duramente biellese.

Nucleo a alveoli di metallo

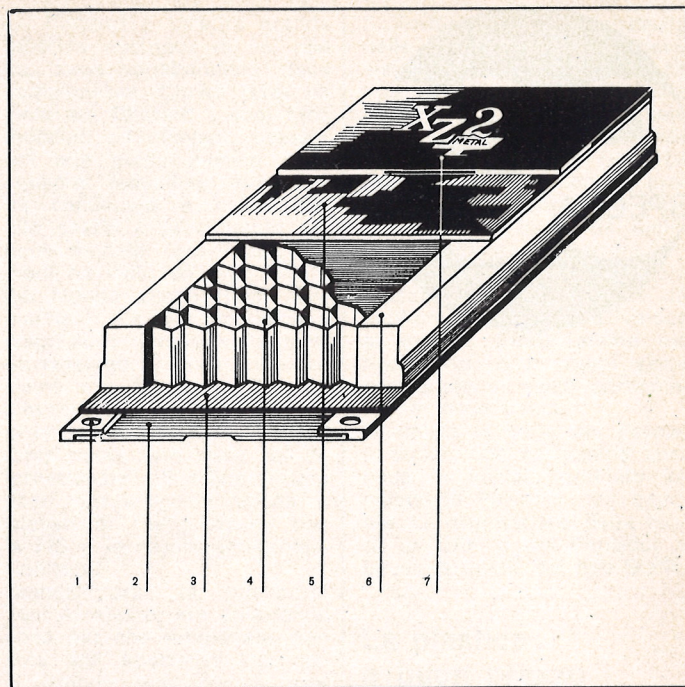
Torniamo agli XZ2, sci veramente di metallo in modo totale: infatti il nucleo è costituito non da legno compensato, ma da una struttura alveolare in lega leggera che è la caratteristica di questo sci. Una volta di più, si tratta di un materiale inizialmente studiato per la costruzione di aerei (interno di ali) e adottato in seguito per gli sci. Gli alveoli, di sezione molto piccola, sono disposti verticalmente (come si vede dallo schema) ed han-

no perciò portanza esclusivamente verticale.

Sopra e sotto il nucleo alveolare si trova uno strato in lega leggera di alluminio, cioè Ergal di produzione Montecatini; la soletta è in Kofix special con lamine continue; il rivestimento superiore di Novodur Bayer e così pure i fianchi dello sci.

Il collaggio delle varie parti dello sci viene effettuato in pressa in una volta sola, alla temperatura di 150°. Per fare aderire gli strati di Ergal con l'anima alveolare si è visto che il sistema migliore era usare una colla in laminato, che non colasse cioè negli alveoli durante la preparazione delle parti da immettere in pressa.

«È uno sci molto leggero» spiega Giannino Tua. «Ogni sci pesa da 1,800 a 1,900 chili, cioè il paio pesa un paio di chili meno del normale (gli sci in generale pesano intorno a 6 kg.). Eppure è uno sci molto resistente: nella macchina di prova che esercita un movimento ondulatorio continuo molto rapido ha resistito per otto giorni e otto notti, prima di spezzarsi nel punto di pressione. È chiaro che questo è molto più di quanto si chiede normalmente a uno sci».



Lo schema dello XZ2, lo sci Vittor costruito interamente in metallo: infatti il nucleo è composto da una struttura alveolare in lega leggera, che si distingue chiaramente (n. 4). Al n. 1 le lamine continue, al 2 la soletta Kofix special, al 3 e 5 gli strati in Ergal Montecatini (lega di alluminio) con funzione portante, al 6 i fianchi che sono in Novodur Bayer (resina) come il rivestimento superiore (7).

Nuclei stampati in plastica

Un'altra serie di sci interessanti della Vittor è quella che comprende i due modelli del «Très Joli», dichiarati indistruttibili, che hanno l'anima in materiale plastico termostabile (sempre il Novodur Bayer) a doppio strato, stampata per estrusione ad alveoli secondo il procedimento brevettato Kofix. Nei due modelli variano gli strati esterni portanti, che nel Fiber Plastic sono in laminato di vetroresina, nel Metal Plastic in lega leggera di alluminio. Un terzo modello, pure con nucleo estruso e doppio ma in materiale plastico diverso è lo X-15, con strati portanti in lega leggera.

La soletta è per i due Très Joli un Kofix special, per lo X-15 Kofix non da competizione. Le lamine sono continue, in acciaio speciale, per i tre modelli.

Cicli di lavorazione

La Vittor produce anche sci in legno tradizionali, magari rinforzati con uno strato di vetroresina. Esegue perciò la-

vorazioni molto differenziate, per cui è stata costretta a organizzarsi variando i cicli di produzione: ad esempio quest'estate si sono prodotti gli sci in plastica, all'inizio dell'autunno quelli in legno, poi è arrivato dall'Inghilterra il materiale a alveoli e si sono messi in lavorazione gli XZ-2.

Molte delle macchine in funzione nello stabilimento sono state costruite sul posto; in particolare sono diverse dal solito, e anche fra loro, le presse per gli sci di metallo e gli altri sci. Sono più basse, meno ingombranti di quelle che abbiamo visto in altre fabbriche; il controllo della temperatura e della pressione è molto evidente. Un'altra macchina interessante è quella che permette di lucidare contemporaneamente 4 paia di sci in tre minuti.

L'azienda dei fratelli Tua produce con una trentina di operai 25/30.000 paia di sci all'anno, una parte sotto marchio Vittor e una parte per conto terzi; fornisce inoltre di materia prima (il Kofix per le solette innanzi tutto, le solette stesse in vari colori, i nastri per il rivestimento superiore degli sci) molte altre fabbriche. A questo scopo è adetto un reparto speciale dell'azienda.



Una medaglia d'oro ai Giochi 1968 ATOMIC

Da pochi anni sono apparsi sul mercato italiano. Se ne occupa Baldo Pellegrini, un tipo simpatico che importa anche articoli molto più impegnativi degli sci ed ha per moglie la proprietaria di una delle più note gallerie di Milano, specializzata in «art nouveau». Ma questo non c'entra.

L'arrivo dell'Atomic in Italia, cioè l'espansione di questa azienda austriaca a livello internazionale, è coinciso con un colpo di fortuna notevole: cioè la vittoria della giovane ed inaspettata Olga Pall nella discesa libera olimpica del 1968. Una garanzia di prim'ordine per una marca di sci fra noi ancora quasi sconosciuta. Nella stagione successiva, altri campioni hanno adottato questi sci e vinto gare internazionali importanti, come lo slalom del Lauberhorn ed altre, inserendo questa marca negli albi d'oro della produzione mondiale.

Supreme per gli slalom

Gli Atomic sono sci a struttura abbastanza tradizionale, cioè del tipo sandwich in varie versioni. Il Supreme, lo

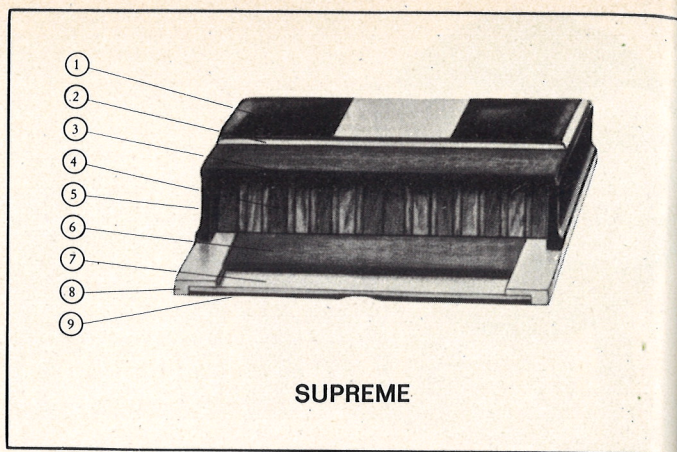
sci di punta per slalom e slalom gigante, ha come elementi portanti Perradur (lega di alluminio speciale) e vetroresina stratificato appaiati sia sopra che sotto il nucleo in lamelle di legno compensate. Il vetroresina è inserito per migliorare le qualità torsionali dello sci, sul ghiaccio in particolare.

Il tipo da slalom differisce da quello da slalom gigante per le lamine, che sono a segmenti articolati con zone di dilatazione, cioè del tipo elastico, e per le misure che sono limitate a cm. 185, 193, 198, 203 e 208. Del tipo slalom gigante sono invece disponibili le lunghezze da 180 a 215 cm.; le lamine sono in profilato d'acciaio extraduro.

Medaglia d'oro a Grenoble

Il Metall-Excellent è invece lo sci da discesa di questa Casa e l'unico — ricordano con fierezza a Wagrain — che abbia vinto una medaglia d'oro per l'Austria a Grenoble.

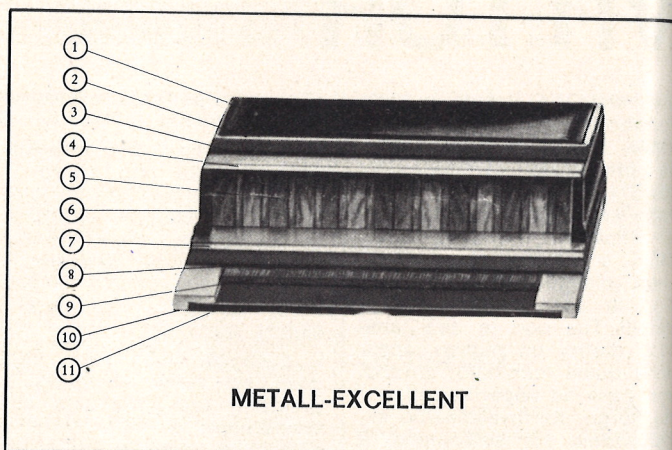
La struttura portante dello sci consiste in un sandwich di lega speciale d'alluminio e caucciù, precisamente in due strati superiori di Perradur con



SUPREME

Sopra, il Supreme Atomic che viene prodotto nelle versioni slalom gigante e slalom: è un compound metallo vetroresina. Nello schema: 1. superficie di fenolo - 2/7. alluminio Perradur - 3/6. laminati di vetroresina - 4. nucleo a lamelle - 5. lamina laterale di fenolo - 8. laminatura in profilato d'acciaio - 9. soletta in polietilene.

Sotto, il Metall-Excellent che è lo sci da competizione con cui Olga Pall ha vinto la discesa olimpica 1968. Nello schema: 1. superficie di fenolo - 2/4/7. alluminio Perradur - 3/8. strato di gomma - 5. nucleo a lamelle - 6. lamina laterale di fenolo - 9. lamina di legno - 10. laminatura in profilato d'acciaio - 11. soletta in polietilene.



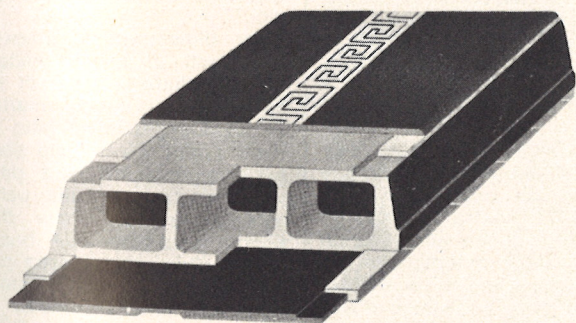
METALL-EXCELLENT

in mezzo uno strato di caucciù, e nella parte inferiore dello sci di un altro strato di Perradur unito alle lamine da un secondo strato di caucciù. Questa massiccia inserzione di caucciù serve come antivibrante, oltre che come collante. Le lamine continue sono in acciaio extraduro, il rivestimento superiore e i fianchi dello sci in resina fenolica; il nucleo è in legno compensato a lamelle. Il Metall-Excellent è disponibile nelle lunghezze da 180 a 220 cm. Il Metall-Excellent è uno sci molto specializzato, da discesa libera; ma ne esistono anche versioni semplificate con due soli strati in Perradur e uno in caucciù fra lo strato

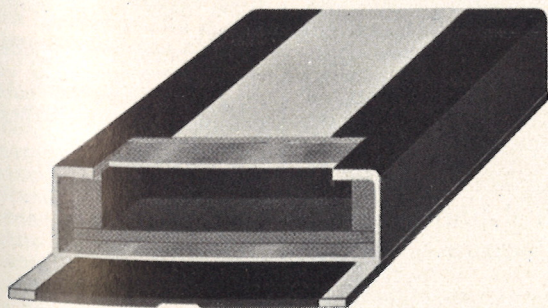
inferiore e le lamine, cioè il Combi, il Riesenslalom (slalom gigante) e il Jugend che è uno sci da gara per ragazzi nelle misure da 150 a 175 cm. «I fattori che determinano la qualità dello sci sono quattro» dicono alla Atomic. «I materiali pregiati, la cura dei particolari costruttivi, la lavorazione coscienziosa e una perfetta tecnica di fabbricazione». «E i nostri uomini sanno il loro mestiere» aggiunge il proprietario, sig. Maix. «Quasi tutti sono sciatori di prim'ordine». Devono esserlo. Almeno per non fare brutta figura con Olga Pall, la bruna e bella campionessa portaborori dell'Atomic.



A pressione distribuita **BLIZZARD**



FORMEL TOTAL



FIBERGLAS COMPOUND

La Blizzard è un'altra grande fabbrica austriaca di sci che ha, come portabandiera, delle campionesse. Christl Haas ha vinto sui Blizzard i suoi titoli mondiali ed olimpici; passata poi alla guida tecnica della squadra femminile austriaca, ha continuato a collaborare allo studio e al collaudo dei nuovi modelli. Con Blizzard ai piedi ha vinto un Campionato del Mondo anche Heidi Zimmermann. Le loro fotografie a colori sono riprodotte sul grande catalogo di quest'anno, insieme alle fotografie di molti giovani, campioni austriaci oggi nelle loro categorie, domani forse nuovi astri dello sci internazionale... E quindi i loro nomi non vengono indicati, a scampo di complicazioni con la FIS e le regole anti-professionismo.

Quindici anni fa, quella di Toni Arnsteiner era un'azienda poco più che artigianale, ben nota agli specialisti ma non al grande pubblico; a quel tempo i Blizzard in Italia si trovavano solo in Alto Adige. Oggi la fabbrica ha raggiunto un livello di produzione notevole ed esporta in tutto il mondo.

La serie Formel

La struttura dei Blizzard — almeno nei modelli di punta — è molto particolare e complessa. Il Formel Total, che esiste nelle versioni slalom, slalom gigante e combi, è costituito da una cassa interna in GFK (una varietà di vetroresina) stampata con due nervature interne per tutta la lunghezza dello sci e inserita in un telaio di Perradur (lega d'alluminio). Le lamine sono a segmenti del tipo Elastoflex, ma incollate e non avvitate come di consueto.

Si tratta chiaramente di uno sci con elevate prestazioni meccaniche, la cui durata è garantita anche dall'assoluta impermeabilità della struttura, molto facile da guidare. Come tutti i Formel, è contraddistinto dalla sigla EPD che significa distribuzione omogenea della pressione.

Nella foto sopra, il modello di punta della serie Blizzard Formel-EPD, in cui la sigla EPD indica « distribuzione omogenea della pressione ». La costruzione scatolata con montanti interni è rinforzata da nervature superiori in Perradur, mentre le lamine sono del tipo Elastoflex ma incollate. Lo stesso sci è prodotto nelle versioni Static e Super, in cui la scatola non ha montanti interni.

Lo schema a lato si riferisce invece a uno Blizzard, sci di tipo economico che ha una caratteristica interessante, cioè la continuità delle superfici e laterali, in modo da garantire una notevole impermeabilità a tutta la struttura e quindi maggiore durata.

Il Formel Static — costruito nelle versioni discesa libera, slalom gigante e combi — ha una struttura sostanzialmente analoga al tipo Total, ma senza le nervature interne alla cassa (o scatola) in GFK. La punta è costruita con un procedimento brevettato, è morbida cioè in modo da facilitare l'andatura su terreni ondulati. Le lamine sono ancora Elastoflex, la soletta viene dichiarata come la più veloce al mondo. Esiste anche nel tipo corto, e il combi viene consigliato in modo particolare per neve fresca.

Completa la serie dei Formel il Super, che ha lamine continue in acciaio profilato incollate al Perradur con cauciu. La disposizione della cassa in GFK e del Perradur è uguale a quella del tipo Static.

La plastica a buon prezzo

Fra tutti gli altri modelli Blizzard, e sono in realtà moltissimi ai vari livelli di prezzo, sembra interessante segnalare il Fiberglass Compound per una caratteristica che lo distingue, cioè la continuità della superficie plastica superiore e laterale: cosa che assicura impermeabilità e quindi durata. La struttura a sandwich è rinforzata con lamelle di hickory e uno strato in vetroresina; il nucleo ha buone qualità di resistenza alla torsione. Le lamine sono normali, a segmenti, il salvapunta e il salvacoda in acciaio inossidabile: si tratta insomma di uno sci adatto a principianti e sciatori della domenica, sia per le sue qualità sia per il prezzo molto contenuto.

Fra gli sci di tipo medio, notevole il Fiberglass special, costituito da una leggera scatola in vetroresina con interno in legno e lamine Elastoflex, leggero e particolarmente indicato per i giovani. Una curiosità: con questi sci è stato vinto il Campionato Mondiale Militare nel 1968. In vetroresina, infine, Blizzard fa anche un modello di sci per fondo.



Niente sentimentalismo nella produzione BRIXIA

«È nata la scarpa di plastica, viva la scarpa di plastica!». Così inizia il colloquio fra noi e il sig. Mario Congiu, presidente del Calzaturificio Brixia. «È vero, certe cose un po' dispiace dirle, data la fama che i calzaturifici italiani si sono creati in tutto il mondo con i loro scarponi dalle tomaie in anfibio classico. Ma poiché dobbiamo oggi, lasciando perdere sentimentalismi di produzione, indirizzare gli studi verso realizzazioni in plastica, uno era il problema importante da risolvere: creare cioè una scarpa con tomaia in poliuretano che per l'altissimo costo degli stampi non ci condizionasse a un solo modello, dandoci invece la possibilità di seguire, con cambiamenti anche totali, la rapida evoluzione del mercato sia nazionale che internazionale».

Ancora senza nome

«Unendo i nostri studi e la collaborazione tecnica di una grossa industria americana, nostra consociata, siamo riusciti a realizzare quanto ci eravamo proposti.

«E finalmente ecco qui, pronta e finita, la scarpa in pla-

stica della Brixia, di cui verranno prodotti tre modelli rispondenti a tutte le esigenze e con un prezzo (soprattutto in un modello) così interessante che per il momento è meglio non parlarne. Anche il tipo di chiusura è nuovo: oltre a leve diverse da quelle finora usate, abbiamo adottato soluzioni di chiusura della tomaia che ci sembrano più razionali».

Lo scarpone in plastica stampata della Brixia non verrà messo in commercio prima del prossimo anno, e infatti non ha ancora un nome. Tuttavia i prototipi sono perfettamente a punto e si contraddistinguono per le evidenti parti in metallo: borchia di snodo al malleolo, per un movimento antero-posteriore a corsa breve, cioè limitata dalla piastra ad arco posta inferiormente; i cinturini sovrapposti alla cinghia di chiusura superiore; la piastra metallica larga sulla terza leva, che distribuisce la pressione sull'arco del piede.

Le leve basse si chiudono verso l'alto, e tutte e quattro sono a doppia regolazione, brevettate.

«Per quest'anno, che noi consideriamo di transazione e soprattutto di assestamento, tutta la nostra attenzione è stata rivolta alle forme. I negozi

nostri clienti infatti chiedono scarpe di facilissima calzabilità anche per abbreviare i tempi di vendita e nello stesso tempo gli sciatori vogliono scarpe con forma alquanto ampia ma con bloccaggio perfetto.

In anfibio e in cuoio-plastica

«In secondo luogo abbiamo messo in produzione modelli plastificati con soles direzionali ad iniezione. Il vantaggio di queste scarpe dalla forma tradizionale è che resistono bene ai tagli delle lamine, rimangono più rigide di quelle di cuoio e soprattutto mantengono un'impermeabilità assoluta».

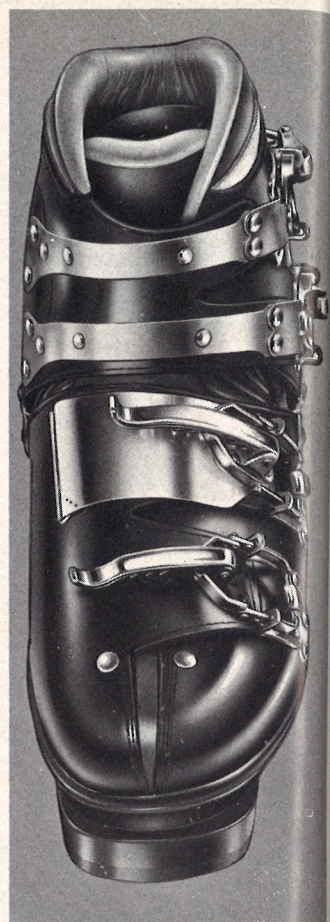
«Come ad esempio il Blitz Competition, o il Color Plastic» è intervenuto Gianni Zannotti, che dirige le vendite della Brixia. «Oppure il Komet, che è il nostro modello di maggiore successo, una scarpa medio-competizione, a medio prezzo, con fondo iniettato in PVC - gomma e leve elastiche autocentranti. Il Kanone è prodotto nelle misure dal 4 1/2 al 12 1/2 (cioè dal 35 al 48) sia in cuoio rivestito in poliuretano sia in cuoio anfibio».

Ma l'anfibio ha i suoi vantaggi

«S'intende» ha continuato il sig. Congiu da poco rientrato da un viaggio di un mese e mezzo negli USA, che assorbono il 50% delle scarpe Brixia «che una parte notevole della nostra produzione è ancora rivolta alla scarpa tradizionale con tomaia in anfibio, scarpa che ci ha sempre dato buone soddisfazioni sotto molti punti di vista: calzabilità, esteticità e soprattutto buona traspirazione del piede. Infatti il problema della traspirazione nella scarpa in plastica resta importante per noi, come per tutti gli altri produttori, ed è appunto qui che ora concentriamo i nostri sforzi per ottenere, nella nostra nuova scarpa in plastica, risultati apprezzabili e più che soddisfacenti.

Passa il fumo non l'acqua

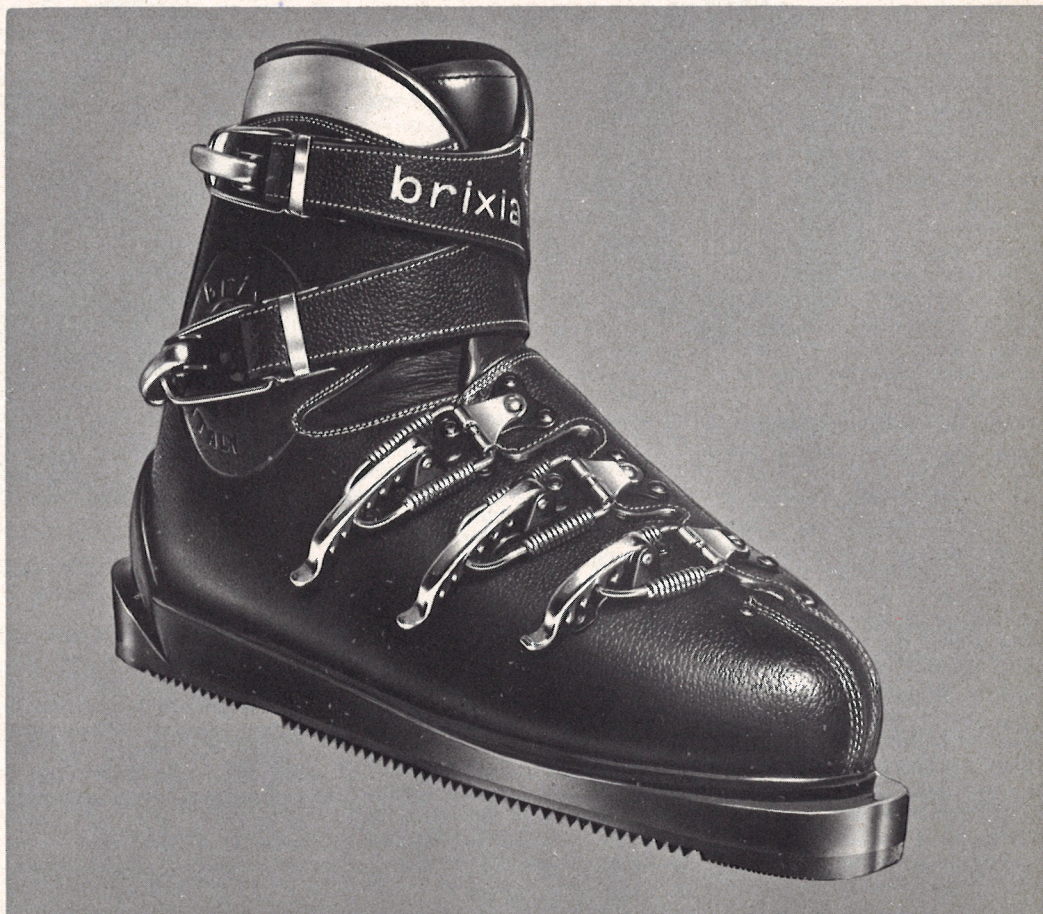
«Proprio per affrontare in modo diverso questo importante problema abbiamo realizzato una scarpa controcorrente, il mod. Kanone, con tomaia in un pellame speciale studiato



e realizzato in Svizzera in collaborazione con i nostri tecnici.

«Per dimostrare le proprietà traspiranti di questo pellame basta soffiare il fumo di una sigaretta dalla faccia interna» (il sig. Congiu lo ha fatto davanti a noi) «e il fumo passa effettivamente dall'altra parte. Versando acqua sulla parete esterna (e con prove della scarpa anche su nevi bagnate) il pellame si dimostra perfettamente idrorepellente. Si tratta di materiale molto costoso, tuttavia siamo riusciti a contenere il prezzo al pubblico sotto le 30000 lire. Con lo stesso pellame abbiamo pure impostato buona parte delle scarpe da roccia e montagna della nuova Serie Oro Cassin.

«Per concludere dunque, noi lavoriamo e studiamo in due diverse direzioni: sul cuoio da una parte e sulla plastica dall'altra».



Nelle due foto in alto, lo scar-
pone stampato in plastica e
ancora senza nome, che la
Brixia metterà in commercio
il prossimo anno. Si tratta di
un modello con diverse parti
di particolarità interessanti, fra le qua-
li le leve speciali con chiusura
verso l'alto, lo snodo malleo-
lare a corsa limitata, il rin-
forzo metallico dei cinturini
superiori. Il procedimento di
stampaggio, realizzato in col-
laborazione con una industria
americana, permette di variare
il modello di scarpa senza
cambiare tutti gli stampi.
A destra, il Komet che è il
più venduto dei modelli Brixia.
Viene prodotto in una vastis-
sima gamma di misure, cioè
dal 35 al 48, ed inoltre nelle
due versioni anfibio o cuoio
rivestito in poliuretano.



Scarponi comodi con il plantare **HENKE**

Il plantare di nuova forma, in materiale leggero e malleabile, veramente studiato per evitare il dolore provocato dalla compressione sull'arco del piede, è la prima risposta di Henke alla trasformazione in corso sul mercato degli scarponi da sci: si sono ricercate calzature più comode, studiate sempre meglio anatomicamente perchè diventate più rigide. Tutti i modelli qualificati di Henke, almeno la metà in catalogo, sono dotati di questo particolare indubbiamente importante.

Henke, con la leva brevettata Martin, è stato il primo calzaturificio al mondo, diversi anni fa (oltre dieci) a proporre agli sciatori uno scarpone chiuso non a lacci. Per circa sette anni, finchè cioè l'innovazione non si è diffusa al di fuori della Svizzera, lo scarpone a leve non riuscì ad imporsi: era fra l'altro molto caro, e la sua rigidità contrastava con la tecnica in ampia flessione ancora molto diffusa fra gli sciatori medi. Con l'affermarsi della tecnica austriaca, lo scarpone alto e rigido diventò una necessità e gli sciatori impararono a sopportare gli indurimenti necessari a sostenere le leve.

Vulcollan cuoio + plastica

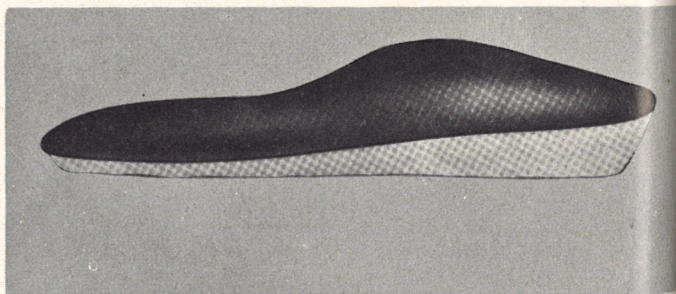
Oggi anche questa azienda, che pure ha una produzione molto qualificata a prezzi di concorrenza, deve ricominciare la battaglia del mercato. La sua organizzazione commerciale e industriale è bene agguerrita: Henke dispone infatti, oltre alla casa madre svizzera di Stein am Rhein, di una filiale a Rielasingen in Germania, vicino a Costanza, che provvede alle forniture per i Paesi del Mercato Comune in modo da evitare complicazioni e aggravii doganali.

Nel catalogo per la stagione 1969/70 non c'è però ancora un modello stampato in plastica. Ci sono, è vero, molte variazioni — almeno una delle quali per ragazzi — con il nuovo materiale per tomaie costituito da un foglio di poliuretano unito molto solidamente al supporto in cuoio.

La trovata è, se mai, quello di presentarlo come plastica foderata in cuoio, mentre è il contrario. Ma questo non è importante, dato che in realtà è la plastica a sostenere lo sforzo e a proteggere la scarpa dalle abrasioni e dagli urti. Si tratta, probabilmente, di un poliuretano modificato con ag-



In alto, lo Henke PS a 5 leve Martin visto sul lato interno, dove il supporto laterale iniettato al momento dello stampaggio della suola sale altissimo. La serie Henke-Plastic è realizzata in cuoio e plastica abbinati nelle tomaie, ed è dotata di un plantare interno molto ben studiato, in materiale leggero e malleabile, per dare un appoggio assolutamente anatomico all'arco del piede.



giunta di gomma, a giudicare dal nome «Vulcollan» che lo contraddistingue.

Nel modello Equipe PPS, il tipo da competizione più elaborato, la suola è naturalmente parallela, indeformabile e conforme alle prescrizioni IAS (commissione tecnica degli attacchi di sicurezza); il fondo iniettato risale all'interno della scarpa molto alto sul piede. Questa è la parte che i corridori sollecitano più duramente in curva, quella che cede prima: e infatti l'anno scorso

si sono visti, a metà stagione, molti concorrenti al via delle grandi gare con scarponi in cuoio impastati all'interno di epoxi, per ripristinarne la rigidità.

Altri modelli, specialmente quelli medi o da donna, sono foderati in feltro o in agnello sia per aumentare l'imbottitura e il confort sia per renderli più caldi e assorbenti. Parecchi modelli hanno leve eccentriche con un perno supplementare per la regolazione millimetrica.