

SPEDIZIONE IN ABB. POSTALE GR. II

# newsport

ILLUSTRATO

# RAPPORTO VUARNET

SETTIMANALE DI ATTUALITÀ E INFORMAZIONE • ANNO V • N. 15 • 30 MAGGIO 1969 • LIRE 150



# I POETI DELLA NEVE VERGINE



# L'ATTACCO DEI SUPERCAMPIONI E' LOOK **nevada**

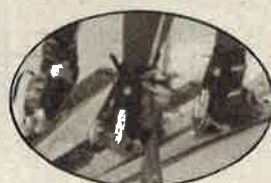


JEAN CLAUDE KILLY E GUY PERILLAT ALL'ARRIVO OLIMPICO DI CHAMROUSSE

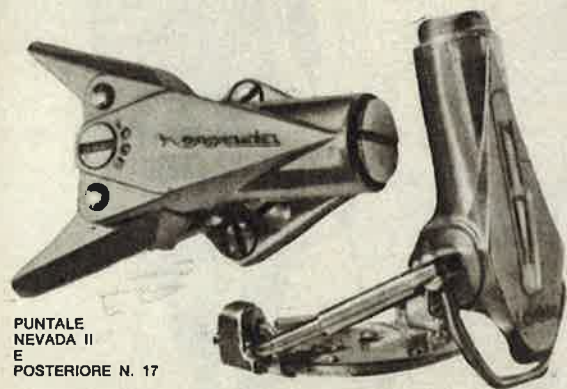
**CAMPIONISSIMI  
OLIMPIONICI  
E DEL MONDO  
23 MEDAGLIE D'ORO  
17 D'ARGENTO  
10 DI BRONZO**



**PRATICO E SICURO  
LOOK NEVADA**



**E' L'ATTACCO  
PARTICOLARMENTE  
ELEGANTE  
SULLA NEVE**



PUNTALE  
NEVADA II  
E  
POSTERIORE N. 17



GUY PERILLAT ▲

HENRY DAETWYLER ▼

BILL KIDD ►



**ATTACCHI DI SICUREZZA  
ELASTICI  
A GRANDE CORSA  
DI STACCO**

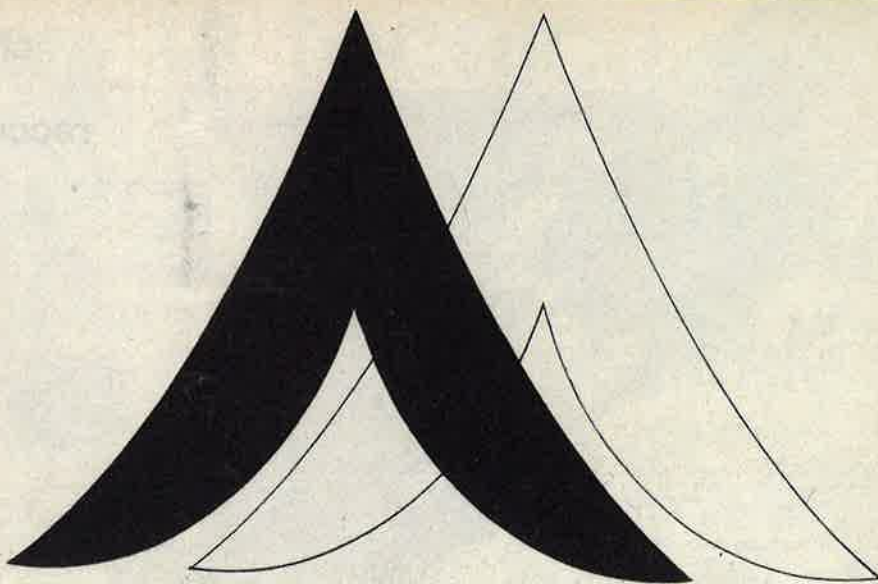
LOOK **nevada**

**EFFE SPORT  
GUARDAMIGLIO - MILANO**





CONSIGLIERI TECNICI GUY PERILLAT e MARIELE GOITSCHEL



## ALBO D'ORO 1968 - 1969

- FARELLONES - 1° classificato slalom speciale, 1° classificato slalom gigante, 1° classificato combinata.
- CERVINIA - 3° al Kilometro Lanciato.
- THREDBO - Thredbo Cup - 1° slalom gigante.
- CAMPIONATI AUSTRALIANI - 1° slalom speciale.
- WILLS CUP - 1° slalom speciale - 2° slalom gigante - 1° combinata.
- LES CONTAMINES - Grand Prix - 1° e 2° slalom speciale - 1° slalom gigante - 1° combinata.
- ADELBODEN - 13° Internationale Skitage - 1° slalom gigante.
- MORZINE - Grand Prix de Morzine - 2° combinata.
- KITZBÜHEL - 29° Hahnenkamm-Rennen - 1° combinata.
- VERNON - 1° slalom speciale, 2° slalom gigante, 1° combinata.
- TARVISIO - 22° Coppa Duca d'Aosta - 2° slalom speciale - 2° slalom gigante - 2° combinata.
- SERRE CHEVALIER - 2° slalom speciale - 1° combinata.
- SAALBACH - Dreipisten Rennen Toni Mark Memorial - 2° slalom speciale.
- ÅRE - Arebragden - 2° slalom speciale - 1° slalom gigante - 1° combinata.
- CAMPIONATI ITALIANI - 2° e 3° slalom speciale - 2° slalom gigante.
- CAMPIONATI DI FRANCIA - 3° slalom speciale - 2° slalom gigante - 2° combinata.
- ANDERMATT - Campionati mondiali militari - 1° slalom speciale 1° e 2° slalom gigante - 1° combinata.
- CASPOGGIO - Trofeo Vanoni - 1°, 2° e 3° slalom speciale - 1° e 2° slalom gigante - 1° combinata.
- ZAKOPANE - 24° Memorial Czeh - 1° e 2° slalom gigante - 1° combinata.
- CHAMONIX - Trofeo « Charles Bozon » - 1° slalom speciale - 1° combinata.
- REVELSPOKE - 1° e 2° slalom speciale.
- LAC LOUISE - 1° slalom speciale.
- MONT TREMBLANT - Quebec-Kandahar - 1° slalom speciale.
- MONT SAINTE ANNE - Du Maurier International - 2° slalom speciale.
- WATERVILLE VALLEY - Corcoran Cup - 1° slalom speciale.
- VAL D'ISERE - Coppa dei Paesi Alpini - 2° slalom speciale - 3° slalom gigante - 2° combinata.
- HINDELANG - 7° Internationales Silbertannen-Rennen - 1° slalom gigante.
- VALLOIRE - 1° e 2° slalom speciale - 1° e 3° slalom gigante - 1° combinata.
- CERVINIA - Coppa Regione Autonoma - 1° e 2° slalom gigante - 1° combinata.

### COPPA DEL MONDO

1° in slalom speciale - 2° nella classifica assoluta - 3° in slalom gigante.

mod.  
**S. 430 Equipe**  
SLALOM SPECIALE

mod.  
**MV2 Equipe**  
SLALOM GIGANTE  
e DISCESA LIBERA

Sullo scorso numero di NeveSport illustrato lo sci modello « S 430 Equipe » è stato erroneamente presentato come uno sci da slalom gigante, mentre viene costruito nella sola versione « slalom speciale ». Sempre sullo stesso numero e sulla stessa pagina pubblicitaria il modello « MV2 Equipe » è stato presentato come uno sci esclusivamente costruito per lo slalom gigante. Si rettifica la notizia confermando che lo sci « MV2 Equipe » viene regolarmente messo in commercio nelle due versioni slalom gigante e discesa libera.

# SKIS

# dynastar

EFFESPORT (GUARDAMIGLIO - Milano)

**attuali  
campioni del mondo  
e olimpici**



**chi semina viti  
raccoglie ferraglia ...**

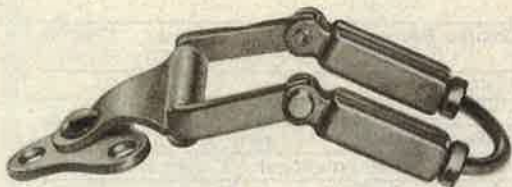


CAVADINI PUBBLICITA'

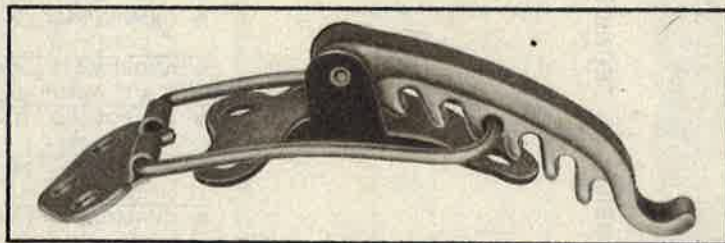
... e, sulle nevi, è scomodo perdere i pezzi dagli scarponi. Ecco perchè noi dell'ACFA non usiamo viti per le nostre leve. Noi amiamo il nostro prossimo ed è per questo che le nostre leve, sempre funzionanti, durano quanto e più dello scarpone stesso. Noi desideriamo rendere la vita facile allo sciatore che, con leve ACFA, scierà sempre sicuro con tutto a posto.



Tutti i nostri anelli sono con chiusura meccanica che elimina la dissaldatura.



**CARDANICO** anello ad ammortizzatore elastico. Segue tutti i movimenti anatomici del piede grazie alla sua orientabilità ellittica.



**Art. 1968** Leva leggerissima realizzata con materiali sceltissimi e insuperabile per robustezza.



**BIDENTE 1970** è la leva che si regola in 13 posizioni diverse. Colaudata e prodotta da una vera e grande industria è la leva che ha sempre una chiusura in più.



## IN COPERTINA

La pratica dello sci alpino, tra i molti modi di avvicinare la montagna, è certamente uno dei più suggestivi. A due passi dal cielo, sotto un caldo sole che disegna ombre mai viste per stupendi scenari da fiaba, tra riposanti silenzi, la scoperta di panorami indescrivibili riveste un fascino tutto particolare che val la pena di scoprire. Ma attenzione: la montagna è amica solo per chi la vuole tale. Preparazione, allenamento, conoscenza dei propri limiti. (Alle pagine 16 e 17 la seconda parte dell'articolo sullo sci alpinismo, di Giancarlo Del Zotto).



## Nevesport

Settimanale d'attualità e informazione. Esce il giovedì nel periodo novembre-marzo. Si pubblicano edizioni speciali in aprile, maggio, giugno, luglio, settembre e ottobre. **Direttore Responsabile:** Guido Pietroni.

**Direzione, Redazione, Diffusione, Pubblicità:** Via Bergamo 12, 20135 Milano, tel. 598.546 e 544.196. Una copia L. 150.

**Abbonamento annuo** (comprensivo dei venti numeri che si pubblicano durante la stagione invernale e delle edizioni speciali che si pubblicano in aprile, maggio, giugno, luglio, settembre e ottobre): Lire 2.500. **Estero:** il doppio.

**Versamenti:** c.c. post. n. 3/10779 intestato a «Nevesport», Via Bergamo 12, Milano - assegni, vaglia.

**Tipi e veline:** Barigazzi, via Trebazio 11, Milano. **Stampa:** Rotocalco Europa, Via G. di Vittorio 307 - Sesto S. Giovanni, tel. 24.86.241. **Registrazione:** Tribunale di Milano n. 31 del 10 febbraio 1965.

**Tariffe della pubblicità:** Prezzo unitario L. 150 Il mm. colonna (larghezza della colonna mm, 61).

In questo numero lo spazio occupato dalla pubblicità non supera il 70 per cento.

### ELENCO DEGLI INSERZIONISTI

**ABBIGLIAMENTO E CONFEZIONI:** La Sorgente Alpina, pag. 30; Dorè Dorè, pag. 30.

**ATTACCHI E BASTONCINI:** Nevada, pag. 2.

**IMPIANTI A FUNE:** Cerretti & Tanfani, pag. 5; Leitner, pag. 6.

**MOTORI:** Ratrac, pagg. 8 e 9; Prinoth, pag. 32.

**OCCHIALI, CASCHI E BUFFETERIE:** Invicta, pag. 4.

**TURISMO:** Tonale-Preseña, pag. 7; Hotel Miramonti, pag. 15; Cervino s.p.a., pag. 22; S.I.F.A.S., pagg. 24 e 25; Azienda Soggiorno di Cervinia, pag. 26; Monte Bianco, pag. 27; CAI Alpi gnano, pag. 30.

**SCI:** Dynastar, pag. 3; Vittor Tua Ski, pag. 18; Rossignol, pagg. 20 e 21.

**VARIE:** Alfa, pag. 4; Bamac, pag. 29.

## sommario

### Editoriale

GUIDO PIETRONI  
I due congressi 7

### ATTUALITÀ

ALDO PACOR  
Rapporto Vuarnet 10-11-12

### SERVIZI SPECIALI

DANILO SARUGIA  
Ecco i migliori discesisti del mondo 12-13-14-15

GIANCARLO DEL ZOTTO  
Quando lo sci diventa fiaba - 2  
I poeti della neve vergine 16-17

### INTERVISTE

LUCIANO CORSINI  
Il Presidentissimo 19

### TURISMO

ELSA MÜLLER  
Tutto sci  
Al Plateau Rosà, Stelvio, Livrio, l'inverno in piena estate  
Scuola e vacanza sul Monte Bianco 22-23-24-25-26-27

### RUBRICHE

#### Motori

PIERO FORTUNA  
GTE: una Fulvia da provare 20-21

#### Ciak

Gli «Amici» di Vuarnet • Il tragico volo del Pordoi  
• L'ira di Hakkinen • La Vasaloppet a Milano • Garmont «Mercurio d'oro» • U.R.S.S. record: sette milioni di sciatori • Premi ai più bravi della classe 28

#### Moda

MAGDA ROSSI  
Vestiamoci di... pelle 28

#### La legge

Avvocato GIUSEPPE CATALANO  
Trattamento del personale funiviaro 31

### NOTIZIARI REGIONALI

A Gressoney la Trinité i giochi invernali della gioventù? • Due vittorie dello Sci Club Est • La Società Cervino a Plain Maison • Gli avvocati battono medici, giornalisti e ingegneri • Successo di Lanthalser 30-31

Questo numero di Nevesport Illustrato esce con qualche giorno di ritardo sulla prevista data di copertina, a causa dei disagi derivati dal lungo sciopero delle Poste. Molto materiale fotografico, dattiloscritto e pubblicitario, spedito alla nostra redazione per essere incluso in questo numero, ha impiegato circa un mese per giungere a destinazione. E non si esclude che altri plichi e lettere a noi indirizzati siano ancora giacenti presso gli uffici postali! Preghiamo quindi i nostri lettori di volerli scusare, sia per il ritardo che si riscontra nell'uscita della rivista, sia per l'eventuale mancata pubblicazione di notizie inviateci.

# la tecnica del sollevamento e del trasporto negli impianti sportivi



FUNIVIE DELLE MARMOLADA

1° TRONCO  
velocità 10 m/s  
dislivello 1460 m  
lunghezza 3100 m  
cap. vetture 35+1

2° TRONCO  
velocità 10 m/s  
dislivello 330 m  
lunghezza 1400 m  
cap. vetture 35+1



# CERRETTI & TANFANI

20158 MILANO □ VIA DURANDO, 18  
TELEFONI 373.277 □ 373.222 □ TELEX 31419 CETA





# SCIOVIE SEGGIOVIE TELECABINE FUNIVIE



**"IMPIANTI SICURI  
E MODERNI"**

# LEITNER

Officine Meccaniche e Fonderie

**LEITNER S.p.A. VIPITENO (BZ)**

Telefono 65208-65517

lettere



## Giustina e i suoi Dynastar

Giustina Demetz - Santa Cristina in Val Gardena (Bolzano) - Solo ora mi accorgo che sulla vostra rivista del 27 febbraio scorso, illustrando le classifiche dei campionati assoluti, avete commesso l'errore di segnalare che io avrei corso lo slalom speciale con gli sci Freyrie anziché coi Dynastar, come invece è avvenuto. Vi prego di voler pubblicare la presente per dovere di rettifica.

■ Ci scusiamo per l'involontario errore di trascrizione. Ai nostri atti figura quanto ci viene comunicato e cioè che gli sci calzati in quell'occasione furono proprio i Dynastar.

## Il migliore dei giovani

Giulio Contini - Milano - Ho letto sul numero di aprile della vostra rivista il servizio dedicato a Gustavo Thöni, il giovane atleta presentato come una autentica « speranza » dello sci azzurro. Non è la prima volta che sentiamo parlare di promesse diciottenni che poi, nel corso di una o due stagioni, scompaiono dalla ribalta agonistica. Non temete che anche Gustavo Thöni — proprio per le grandi speranze che lo sci azzurro ripone in lui — finirà per deluderci?

■ Comprendiamo i suoi timori e i suoi dubbi. E' vero, molti sono stati i giovani considerati « autentiche promesse » che poi ci hanno deluso. Per Gustavo Thöni sarà diverso? Ce lo auguriamo e ci confidiamo. Intanto c'è da dire questo: l'exploit di Val d'Isère che ha fatto gridare al miracolo non è dovuto al caso. Gustavo Thöni aveva già conquistato un terzo posto agli europei giovanili dello scorso anno; quest'anno ha dominato ai nazionali giovanili di Bormio ed ha vinto i campionati europei di slalom. A Val d'Isère è arrivato primo nello slalom gigante, lasciando senza fiato due campioni della classe di Alain Penz e di Jean Noel Augert. Ma è significativo fare un'altra considerazione: non solo è arrivato primo in gigante, ma si è piazzato sorprendentemente al quarto posto nello slalom speciale.

Gustavo Thöni è un autentico atleta, serio e preparato. Potrà ancora migliorare e progredire sensibilmente. Tecnicamente è impostato bene; dovrebbe diventare più potente, ma a questo arriverà fra un anno o due. Ha bisogno di fare esperienze in gare importanti. Riteniamo senz'altro che Gustavo Thöni — se continuerà sulla strada intrapresa — possa essere l'uomo nuovo dello sci azzurro. Le ricordiamo a questo proposito la frase detta dal direttore tecnico Jean Vuarnet: « Thöni è il migliore dei giovani ».

## Macchine e veicoli cercansi

Dottor Giordano Kratter c/o Kirn - Podpec - Posta Preserje, Slovenia (Jugoslavia) - Gradirei conoscere l'indirizzo dei costruttori italiani dei seguenti articoli: a) Motoslitte (conosco già Ghia e Portesi, ci sono altri?); b) Spartineve da giardino (tipo Bolens); c) Battipista (conosco già Prinoth e il Lupetto); d) Sciovie portatili (conosco lo skillifino, ci sono altri?); e) Skibob.

■ Per quanto riguarda il settore delle motoslitte Le segnaliamo che la Ditta Intercom del dottor Dietmar Leitner vende in Italia lo « Ski-Doo » che è una motoslitte a due cingoli della larghezza (cadauno) di 90 centimetri. E' mosso da un motore Rotax da 20 CV da 320 cc. Lunghezza totale del veicolo: due metri.

La Ditta Autosport di Artloll, Via Ron 5, Bolzano, vende la motoslitte « Skee-Horse » capace, come la precedente, di muoversi agevolmente anche su neve alta. Raggiunge velocità massime calcolabili attorno ai 55 chilometri orari. Nel campo degli spartineve leggeri una delle ditte italiane che produce validi modelli è la s.p.a. Franchi di Bergamo. Della serie Jacobson si conoscono i mo-

delli Snow Blitz, Snow Jet, Super Snow Jet 24 e Super Snow Jet 40.

C'è infine a Milano la Ditta Manchini (Via San Vittore 45) che è esclusivamente specializzata in « macchine per la neve ». Nel suo catalogo sono elencati a decine gli attrezzi che la possono interessare. Skillift portatili: anche noi conosciamo solo lo skillifino. Skibob: si rivolga alla fabbrica di sci Morotto di Cortina d'Ampezzo o alla ditta Helmo Kompatscher (Via Portici 46, Bolzano). La prima fabbrica direttamente un'ottima bicicletta da neve, la seconda vende in Italia lo skibob Hari di fabbricazione austriaca.

L'elenco di ditte che producono articoli di suo interesse potrebbe non finire qui, ma è meglio non creare confusione. Per il momento si metta in contatto con quanti le abbiamo segnalato e si attenda probabili proposte dirette. Per questo abbiamo pubblicato il suo indirizzo completo.

## Waterville e Val d'Isère

Lorenzo Carmignani - Roma - Desidererei conoscere la classifica dello slalom gigante maschile (relativamente ai primi dieci classificati) svoltosi a Waterville Valley dal 20 al 23 marzo scorsi. Inoltre, chi è arrivato decimo nello slalom speciale della Coppa delle Alpi di Val d'Isère?

■ Ecco i nomi dei primi dieci classificati dello slalom gigante maschile di Waterville Valley: 1. Jean Noel Augert (Francia); 2. Herbert Huber (Austria); 3. Russel (Francia); 4. Chaffee (USA); 5. Giovanoli (Svizzera); 6. Sprecher (Svizzera); 7. Lasse (Norvegia); 8. Kashiwa (USA); 9. Rolen (Svezia); 10. Messner (Austria). Nello slalom speciale della Coppa delle Alpi di Val d'Isère — vinto dal francese Alain Penz — si è classificato al decimo posto David Zwilling (Austria).

## La Coppa Mareneve è "internazionale"

Cavaliere Carmelo Greco, Presidente Sci Cal Valligiani - Linguaglossa (Catania) - Mi riferisco alla gara nazionale di qualificazione a partecipazione straniera « Coppa Mareneve », svoltasi il 16 marzo in ventitreesima edizione. Ad essa hanno preso parte tre atleti di prima categoria, cinque di seconda, quattro di terza e il resto di quarta categoria, oltre ad un folto gruppo di giovani.

La sola presenza del campione italiano della staffetta 3x10, Luigi Ponzà del Gruppo Sportivo Carabinieri della Valgardena, bastava a non farvi cadere in errore là dove scrivevate « gara di fondo per non qualificati ».

Prego di voler effettuare tale rettifica anche perché gli sci club, non avendo il piacere di vedere pubblicate le classifiche sul loro notiziario federale devono ricorrere alla stampa specializzata per leggere il commento tecnico di una gara alla quale hanno rivolto tutto il loro impegno organizzativo.

■ Siamo lieti di poter ritornare in argomento per rettificare la notizia nei termini richiesti. La definizione di gara riservata ad atleti « non qualificati » è stata attribuita alla Coppa Mareneve per una erronea segnalazione del nostro corrispondente da Catania. La preghiamo di scusarci.

## Chi è stato il migliore?

Filippo Verga - Roma - Discutendo tra amici, ci siamo trovati in disaccordo sul nome del miglior discendista dell'anno, non in assoluto, ma tenendo conto dei numeri di partenza nelle singole gare. Secondo me è stato Henri Duvillard. Ho ragione?

■ Il giovane Duvillard, pur partendo con numeri di gara altissimi, si è certamente comportato molto bene, dimostrandosi il più forte e regolare tra le nuove leve. E' sempre comunque molto difficile stilare classifiche di questo genere, trovandosi nel campo dell'opinabile e non del certo. Altri atleti che si sono messi particolarmente in luce pur partendo dalle retrovie sono stati, per citarne alcuni, gli austriaci Herbert Huber e Karl Cordin, e lo svizzero Peter Frei. Una risposta più esauriente potrà poi trovarla scorrendo l'ampia panoramica della passata stagione agonistica, che pubblichiamo proprio in questo numero di Neveport.



## GUIDO PIETRONI

I DUE CONGRESSI

A Lignano Pineta si è svolta la seconda Assemblea Generale Straordinaria della Fisi, indetta per sottoporre all'approvazione delle 1300 società affiliate alcune importanti modifiche statutarie e l'aumento della quota sociale da lire 1500 a lire 1800 per iscritto. Scopo dell'aumento, la volontà di includere nei vantaggi offerti dalla federazione anche una speciale polizza assicurativa di responsabilità civile per coprire gli eventuali danni procurati a terzi durante la pratica dello sci.

L'aumento della quota è stato approvato all'unanimità e con la stessa larghezza di adesioni sono passate anche tutte, o quasi, le previste modifiche di statuto. Il «quasi» sta per rimarcare che qualcosa non è stato favorevolmente accettato dall'Assemblea e che pertanto a Lignano non è tutto filato liscio come alcuni avrebbero voluto o come potrebbe sembrare ad un osservatore superficiale.

Il fatto è che d'ora in poi alle Assemblee generali della Fisi potranno andarci solo i «grandi elettori», cioè i delegati delle singole zone, scelti per elezione nelle Assemblee di secondo grado attraverso il seguente sistema discriminativo: fino alla disponibilità di 50 voti deliberativi di società dello stesso comitato zonale potranno recarsi alle Assemblee Generali 2 delegati, da 51 a 100 voti, tre delegati, da 101 a 150 voti quattro delegati e così via, fino a un numero di delegati proporzionale alla effettiva forza del Comitato stesso nella prestabilita caratura di un delegato ogni 50 voti. Fin qui tutti d'accordo. La lite, se così si può chiamare, è invece scoppiata quando si è trattato di svolgere il problema dei voti plurimi, ossia delle molteplici possibilità di voto che vengono offerte alle singole società in relazione all'attività agonistica svolta. Come è noto, nella nostra Federazione ci sono sci club che valgono tre voti, altri che ne valgono due, e infine altri il cui voto posto sulla bilancia conta esattamente uno. Alcuni Comitati zonali, quelli delle «Tre Venezie», soprattutto, avevano calcolato che, portando i termini di differenziazione discrezionale fra sci club e sci club al limite di cinque, tre e un voto (contro il sistema in uso), il loro valore sarebbe salito considerevolmente, al punto da poter perfino condizionare altri Comitati ben più numerosi per aderenti e più importanti per la vastità del territorio da amministrare. Un piccolo giochetto di prestigio che però non è riuscito per l'opposizione dei rappresentanti delle Alpi Centrali, delle Alpi Occidentali, dell'Appennino Toscano e di quasi tutto il Centro Sud.

L'articolo 11 dello Statuto non è quindi stato cambiato. È rimasto tutto come prima, col risultato che alla resa dei conti si sono ulteriormente rafforzati quei Comitati che il colpo, non riuscito, avrebbe invece dovuto indebolire. L'imprevisto vantaggio acquisito da questi ultimi ha mandato su tutte le furie gli sconfitti e c'è mancato veramente poco che proprio loro, i promotori più accaniti di questa Assemblea straordinaria, non la contestassero in blocco. Solo una riunione ad alto livello fra i maggiori responsabili della Fisi, indetta all'ultimo momento, ha calmato i bollori e salvato, come si suol dire, capra e cavoli. Chi sorridendo e chi a denti stretti, alla fine, tutti hanno alzato la mano. Per approvare.

Maggio è stato il mese dei congressi dello sci. Dopo quello di Lignano, a Barcellona si è svolto, dal 18 al 25, il ventisettesimo Congresso della Federazione Internazionale Sci. Fra la molteplicità degli argomenti trattati c'è stato anche quello che riguarda il problema del dilettantismo degli atleti. Una risoluzione vera e propria, ossia un pronunciamento ufficiale, non c'è stato. I congressisti si sono tuttavia trovati d'accordo nell'aprire una possibilità ufficiale di guadagno, sempreché gli atleti arrivino alla definizione dei loro contratti con l'industria dell'articolo sportivo attraverso la Federazione di appartenenza, la quale Federazione, a sua volta, potrà aumentare, con una tangente in proprio favore, la cifra pattuita per l'abbinamento.

È chiaro che questo sistema di attività retribuita non potrà essere benevolmente accettato dal puritanesimo del Comitato Olimpico. La regola stabilita, pertanto, è quella di agire si in questo senso, ma solo attraverso iniziative prudenti, al fine di non compromettere, per quanto possibile, la partecipazione di qualsivoglia atleta alle Olimpiadi.

D'altro canto sembra che i responsabili della F.I.S. siano preparati a respingere eventuali opposizioni del C.I.O. anche a costo di arrivare alla rottura dei rapporti col massimo Ente. In questo caso non si disputerebbero più i Giochi Olimpici, come vengono convenzionalmente chiamate le Olimpiadi, ma semplicemente i Giochi invernali. Se ciò avvenisse, in sostanza non cambierebbe nulla e gli sciatori potrebbero apertamente definire quella situazione che oggi, ingiustamente, li mette nella posizione ambigua di chi guadagna e deve giurare il falso per provare che agisce in senso contrario.

Al Congresso di Barcellona, signorilmente organizzato dalla federazione spagnola, sono stati toccati tutti gli argomenti vitali dello sci, agonistico e non. Alla fine si è anche proceduto alle votazioni per la nomina del Presidente, dei vicepresidenti e dei consiglieri della F.I.S.

Marc Hodler e i suoi più vicini collaboratori sono stati tutti riconfermati nell'incarico. Il nostro rappresentante alla F.I.S. Piero Oneglio si è invece presentato dimissionario per ragioni di età. Nel dare l'addio all'Assemblea, Oneglio ha espresso motivi così commoventi da strappare più di una lacrima e calorosissimi applausi.

«Per concludere — ha detto Oneglio — vorrei tanto che al mio posto fosse nominato Fabio Conci».

E così è stato. Sui settantasette voti disponibili, il presidente Conci ne ha raccolti 71 ed è entrato a far parte del consesso che governa lo sci di tutto il mondo. A Oneglio è stato riconosciuto il titolo di «membro onorario».

# SCI ESTIVO 1969



## RIFUGIO CAPANNA PRESENA

GHIACCIAIO PRESENA 2800 s.l.m.

### PASSO DEL TONALE

Bar - Ristorante - Sala giochi - 40 posti in camere da 2 a 4 letti - Riscaldamento centrale ad aria calda - Acqua corrente calda e fredda - Numerosi servizi e docce - La migliore attrezzatura - Tutti i comforts. Raggiungibile dal Passo Tonale in 20 minuti con la Funivia Paradiso e la telecabina.

Sciovie del ghiacciaio a pochi passi dal Rifugio; ottime e lunghe piste per tutte le capacità.

Scuole di sci con i migliori maestri anche per agonisti.

Prezzi per combinazioni settimanali comprendenti:

- 1) settimana di pensione dalla cena della domenica al pranzo della domenica successiva;
  - 2) 3 ore giornaliere di scuola di sci per 6 giorni;
  - 3) assicurazione per la durata dei corsi;
  - 4) viaggio di andata e ritorno in funivia e telecabina;
  - 5) abbonamento alle sciovie per la durata del corso;
  - 6) deposito sci assicurato.
- a) Bassa stagione L. 35.000  
b) Alta stagione L. 40.000 (dal 27-7 al 28-9)

Solo pensione per una settimana: L. 22.500 bassa stagione  
L. 27.000 alta stagione

Solo pensione e abbonamento agli impianti del ghiacciaio per 3 ore giornaliere per 6 giorni: L. 26.000 bassa stagione  
L. 31.000 alta stagione

Pensione giornaliera singola: L. 3.500 bassa stagione  
L. 4.200 alta stagione

I partecipanti ai corsi dovranno essere muniti di fotografia formato tessera, per gli abbonamenti sugli impianti.

L'iscrizione alla settimana sciistica deve essere fatta previo invio di una caparra di L. 10.000 per persona. La rimanenza dovrà essere versata all'arrivo presso la Direzione del Rifugio.

Per informazioni e prenotazioni:  
SOC. PRESENA 3810 Trento - Via Torre Verde 54 - Telefono 24.653.



## DATI TECNICI

Lunghezza totale  
del veicolo 4100 mm

Larghezza totale  
del veicolo 3600 mm

Larghezza del cingoli 1450 mm

Pressione specifica  
al suolo: a vuoto 0,030 kg/cm<sup>2</sup>

Motore Ford a benzina a quattro tempi, cilindri in linea, raffreddamento ad acqua, lubrificazione a circolazione forzata mediante pompa con rotore a disco inclinato, coppa dell'olio maggiorata

Cilindrata 3277 cm<sup>3</sup>

Potenza massima  
a 3800 g/min. 115 v



**Ratrac**  
ha confermato a  
La Plagne:  
Non ci sono battipista  
migliori!





★ **La Plagne, 24 gennaio 1969:**

All'occasione del 2° C.I.M.E.P.S. – competizione internazionale indetta dalle stazioni invernali francesi – un Comitato di esperti ha determinato oggettivamente i migliori veicoli per piste.

Invitati a questa competizione erano tutti i produttori di battipista, che di modo potevano cimentarsi a pari condizioni con i veicoli della RATRAC.

Il risultato della competizione non richiede commenti particolari:

Vincitore 1<sup>a</sup> cat. 100 e più CV RATRAC-SR 5

Vincitore 2<sup>a</sup> cat. 50 a 99 CV RATRAC-SW

Vincitore 3<sup>a</sup> cat. meno di 50 CV RATRAC-ST

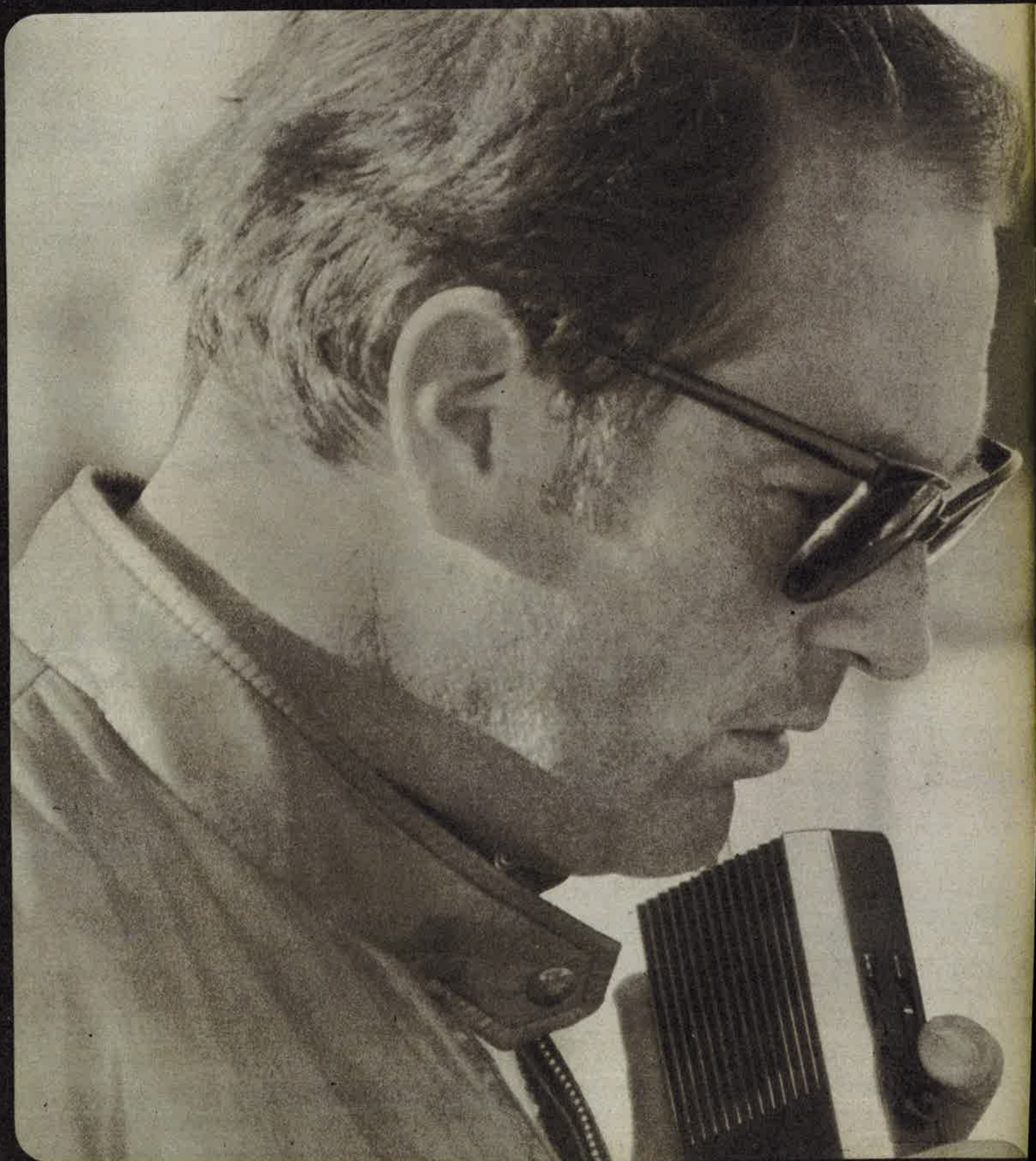
Vincitore generale di tutte le categorie, distinto con la coppa delle stazioni invernali francesi: RATRAC-SW

Dott. K. Schleuniger & Co., Universitätsstrasse 87,  
CH-8033 Zurigo, Telefono 051 26 47 33, Telex 52046

**Ratrac** Piste Ratrac –  
piste olimpioniche



# RAPPORTO





# VUARNET

Tempo di consuntivi e di previsioni per Jean Vuarnet. Quali sono stati i risultati della squadra azzurra nella stagione appena conclusa? Il direttore tecnico ha detto: i nostri discesisti sono gradatamente migliorati, fino ai clamorosi exploit di Thöni, Compagnoni e Augscheller. Previsioni per il futuro? L'obiettivo è Valgardena, al quale dovrà essere dedicato ogni sforzo possibile anche - e soprattutto - in campo finanziario.



Giuseppe Compagnoni (foto qui sopra) ha ritrovato sotto la guida di Vuarnet la grinta dei tempi migliori: nel gigante di Hindelang ha conquistato la sua più prestigiosa vittoria stagionale. Nella foto in alto a destra: Eberardo Schmalzi, una delle promesse del nostro discesismo, trascina un gruppo di azzurri durante il recente allenamento atletico svolto a Torino.

di ALDO PACOR

Jean Vuarnet è un uomo di coraggio. Un tipo che non ama sfruttare i trucchetti, che la buona diplomazia mette a disposizione, per esporre le proprie opinioni. Vuarnet parla chiaro, qualche volta fin troppo chiaro. Seguiamo con attenzione quello che dice. Abbiamo sottomano il rapporto sulla attività dello sci alpino che Jean Vuarnet ha steso al termine della stagione 1968-69, cioè alla conclusione del suo primo anno alla guida della nazionale azzurra. È un rapporto in primo luogo volonteroso e nel complesso abbastanza onesto, anche se — ma questa non può essere considerata una colpa — l'estensore non manca di tirare, in qualche caso, l'acqua al proprio mulino. Talune parti della relazione si prestano a ragionevoli frecciate, talaltre sottolineano la franchezza critica del nostro direttore tecnico. Si tratta di poco meno di duecento righe dattiloscritte, nelle quali Jean Vuarnet precisa il proprio punto di vista.

Non siamo qui né per censurare, né per esaltare l'esposizione di Vuarnet. Cerchiamo soltanto di illustrarla nei punti essenziali, quelli che interessano chi ha care le sorti dello sci alpino nazionale. Vuarnet è molto abile, sa che ha davanti a sé molti critici con le lame sfoderate. Proprio per questo motivo, all'insegna del rischio calcolato, che è una delle caratteristiche più rilevanti del combattente tenace, parte subito all'attacco e vi rimane, nella sua sostanza, per l'intero

rapporto. Insomma, gioca d'anticipo proprio perché è un dirigente spiccio e deciso. La forma, per lui, ha valore limitato.

Vuarnet rammenta subito, a chi ha voglia di sentire, il suo « stupore » per « le precarie condizioni fisico-atletiche dei ragazzi della squadra nazionale A, durante i due raduni di Aosta e Biella », rilevate poco dopo la sua assunzione presso la Fisi. Aggiunge immediatamente Vuarnet, che si fece, però, parte di un certo ottimismo, in quanto si rese conto che le cause degli insuccessi della squadra italiana sembravano abbastanza chiare e relativamente facili a correggere. Insomma, la situazione era tutt'altro che insolubile. E stabilì i principi base della sua opera su due punti:

1) responsabilità importante agli allenatori al fine che essi si sentissero pienamente consci del loro incarico;

2) responsabilità quasi totale ai discesisti, spiegando a fondo il genere di lavoro che li attendeva e le regole che presidevano alle selezioni.

Vuarnet sostiene di avere mescolato i giovani con i « vecchi » « affinché ognuno potesse dare completa prova delle sue capacità e al fine di dare la possibilità al massimo numero di atleti di migliorare i propri punteggi FIS, aumentando nello stesso tempo il numero delle iscrizioni alle competizioni della prossima stagione, mantenendo un principio di rotazione tra gli atleti nella partecipazione alle varie gare ».

La mancanza di consistenza della squadra italiana all'inizio di stagione, secondo Vuarnet, era contrassegnata dall'alta media dei punti FIS. Per rendere più completo il suo

lavoro Vuarnet ha costituito un gruppo che lui ha chiamato « probatoire », cioè squadra di prova, che permettesse di valutare « il giovane discesista della squadra B (in fase di ascesa), gli atleti rimasti troppo a lungo nella squadra B con risultati stazionari e infine dare una nuova possibilità agli anziani della A, riduci da un calo di forma o da incidenti ».

« Tenuto conto della mancanza di allenamento sugli sci durante l'estate con conseguenze per noi di dover mescolare durante l'allenamento di sci autunnale anche un lavoro tecnico — obietta ancora Vuarnet — i risultati della stagione hanno seguito un corso regolare, ascendente. La politica dei punti FIS ha portato i suoi frutti immediatamente perché malgrado l'assenza di Mählknecht e il ritiro di Senoner », la situazione è migliorata sia dal punto di vista qualitativo che da quello quantitativo, prendendo come metro la tabella internazionale dei primi cinquanta. « Nella prossima stagione — dice Vuarnet — gli atleti italiani potranno fruire di migliori numeri di partenza ». La soppressione di molte gare a fine stagione, quando gli italiani avevano raggiunto il massimo rendimento, ci ha impedito di « aumentare ancor di più il numero degli italiani inseriti nei primi cinquanta della graduatoria mondiale. Ma grazie alle competizioni australiane di questa estate tutte le speranze non sono ancora perse per quanto riguarda lo slalom e il gigante ».

A questo punto il direttore tecnico delle squadre nazionali della discesa interviene con una punta polemica rilevando che in alcune gare italiane « la cattiva organizzazione tecnica, l'insufficiente battitura e preparazione delle piste » hanno tolto soprattutto ai giovani la possibilità di risalire posizioni nella classifica internazionale.

Dopo aver citato brevemente i piazzamenti dei nostri atleti nell'inverno 1968-69, Vuarnet afferma che il « coronamento della stagione della squadra italiana è stato ottenuto il 29 marzo, che credo possa rappresentare la pietra miliare della rinascita dello sci azzurro ». In quel giorno Thöni ha vinto il gigante a Val d'Isère. Compagnoni è stato primo nel gigante a Heidelberg e Augscheller conquistava il gigante e la combinata in Sierra Nevada. Al termine della sua panoramica e dopo aver rimarcato lo spirito di cordialità che regna nella squadra azzurra, Vuarnet ha annunciato che le due formazioni A, maschile e femminile, sono attualmente composte, la prima di sette e la seconda di tre elementi. Parlando del futuro, ha auspicato, in vista dei mondiali in Valgardena, uno sforzo particolare in tutti i settori, ma soprattutto uno sforzo finanziario, « che è quello che li riassume tutti ».

Affrontando il problema degli allenatori, Vuarnet dice: « Ho potuto constatare come le idee che c'erano in Italia sugli allenamenti non corrispondessero affatto alle mie. Ho cercato di evitare che si considerasse il lavoro dell'allenatore alla stregua di un normale maestro di sci. Il lavoro dell'allenatore non ha niente a che vedere con il lavoro del maestro di sci. Gli allenatori non debbono imparare a memoria un dogma, ma debbono, almeno gli allenatori ad un livello abbastanza elevato, partecipare collegialmente all'elaborazione di un sistema nazionale di allenamento. Io penso che, grazie a questa équipe, noi potremo dare un qualcosa



## RAPPORTO VUARNET

SEGUITO

di valido a tutti gli allenatori già prima dell'autunno. Questo vuol dire che i raduni previsti per gli allenatori a livello di nazionale, scuole militari, Centri Fisi, Zonali, non sono più dei corsi di qualificazione, ma soprattutto delle sedute di una commissione di lavoro.

« In occasione dell'ultimo raduno, effettuato al Sestriere, ho avuto il piacere di intrattenermi a lungo con Ivo Mahlknecht. Ho parlato nuovamente con lui per vedere se era interessato ai problemi dell'allenamento e in generale egli ha risposto immediatamente "sì", ma affermando che non si sentiva in grado di assumersi la responsabilità di allenatore, anche se per guidare la squadra dei giovani. Questa reazione mi è parsa molto intelligente, e ho fatto a lui una proposta che mi è parso gli abbia fatto piacere e lo abbia entusiasmato: il ruolo di Ivo Mahlknecht in seno alla Fisi potrebbe essere il seguente: entrare in contatto con i problemi dell'allenamento diventando il prestigioso "ambasciatore" della Fisi nei confronti dei giovani, effettuando alle volte delle dimostrazioni, aiutando con la sua esperienza acquisita durante una lunga carriera di atleta, sia l'allenatore che il giovane discendente ed anche entusiasmare il giovane con il fascino che Ivo ancora emana. A complemento di ciò Ivo potrà assistere a qualche grande competizione internazionale durante la stagione per non perdere contatto con la realtà delle grandi corse moderne. Questa soluzione permetterà a Ivo Mahlknecht di riprendere i normali contatti con la vita civile, perchè se oggi giorno gli domandassimo troppe presenze è certo che egli risponderebbe negativamente. Aspetto dallo stesso una risposta al fine di stabilire un programma che sarà sottoposto al vaglio del prossimo Consiglio Federale ».

ALDO PACOR



In alto: Gustavo Thöni, il sorprendente e magnifico vincitore della « chiusura » di Val d'Isère; critici e stampa indicano il diciottenne valigiano di Trafoi come l'elemento di punta per il rilancio dello sci azzurro. Foto sotto: Ivo Mahlknecht, per il quale Vuarnet ha programmi ambiziosi: potrebbe essere l'ideale « ambasciatore » della Fisi nei confronti dei giovani.

# ECCO I MIGLIO

Sensazionale bilancio della stagione dello sci 1968-69. Quattro mesi di battaglie, da Val d'Isère a Val d'Isère. Grazie alla stupefacente tabella compilata dal nostro collaboratore Karl Schlamp, abbiamo potuto mettere a fuoco il comportamento di protagonisti e comprimari del discesismo mondiale. Due rilievi: Schranz ha sbaragliato il campo, gli italiani hanno dato segni di risveglio.



Incoronato Karl Schranz, re di tutte le piste del mondo.

di DANILLO SARUGIA

Voltiamo pagina, guardiamo avanti. Pensiamo alla stagione dei mondiali in Valgardena, alla stagione che dovrebbe segnare il nostro... sospirato rilancio in campo internazionale. Ma prima di farlo analizziamo a fondo, confortati da una tabella-monstre, risultati e piazzamenti del formidabile inverno '68-'69. E' stato — agonisticamente parlando — un inverno lungo e faticoso, una lotta a coltello tra gli « eredi » del leggendario Killy. Ha dominato Karl Schranz, austriaco di trentun anni. Si lascia alle spalle una carriera fantastica: ha vinto tutto, tranne un titolo olimpico. Per questo, forse, insisterà fino a Sapporo: ha la testa e il cuore molto duri il signor Karl Schranz. Il trionfo dell'aquila di Sankt Anton è stato anche quello dell'Austria che ha soffiato alla Francia la corona di miglior nazione sciistica del mondo. Vale ricordare, a questo proposito, che in campo femminile Gertrud Gabl — seppur favorita dal K.O. patito dalla Famose — ha letteralmente spopolato.

Nella nostra vasta documentazione non ci siamo accontentati di proporvi solo la classifica della Coppa del Mondo (che come è noto teneva conto soltanto dei tre migliori piazzamenti per specialità), ma abbiamo allargato l'indagine a tutte le gare dell'infuocata stagione che ci siamo lasciati alle spalle. Per la precisione nei quattro mesi di attività hanno avuto luogo trentuno competizioni maschili e trentadue femminili. Da aggiungere 6 valutazioni per la combinata-uomini e 11 per la combinata-donne. In totale, dunque, 80 vincitori. Occupiamoci del discesismo maschile.

Per la messa a punto della nostra gigantesca tabella abbiamo tenuto conto delle seguenti gare: Criterium della Pri-

ma Neve a Val d'Isère, Incontro Internazionale di Berchtesgaden, Adelboden, Lauberhorn di Wengen, Hahnenkamm di Kitzbühel, Grand Prix di Megève, Arberg-Kandahar, Coppa Ilio Colli, Arebragden, Coppa Vitrano, Coppa Tre Comuni Ladini, Squaw Valley, Cinque Nazioni di Vail, Coppa Du Maurier a Mont Sainte Anne, Campionati Nordamericani di Waterville Valley e Coppa Paesi Alpini. Prima di cominciare l'analisi delle singole prestazioni, ricordiamo che il punteggio per la Coppa del Mondo viene assegnato come segue: 25 punti al primo classificato, 20 al secondo, 15 al terzo e così via con 11 punti, 8, 6, 4, 3, 2 e 1 al decimo arrivato. Iniziamo la nostra panoramica mettendo a fuoco i risultati relativi alla discesa libera.

Nella classifica della Coppa del Mondo — che come abbiamo detto viene stilata in base ai tre migliori piazzamenti — Karl Schranz (punti 75) ha chiuso in netto vantaggio su Henri Duviillard e Heini Messner, appaiati a quota 60. Attenzione ora a come vengono se non proprio capovolti, ma senz'altro posti sotto diversa luce, i valori dei singoli se invece di prendere in esame i soli tre migliori piazzamenti l'analisi viene allargata a tutte le gare: in questo caso, mantenendo ovviamente il sistema di punteggio adottato per la Coppa del Mondo, il miglior discendente della stagione risulta essere Henri Duviillard, « forte » di ben 122 punti; al secondo posto è Jean Daniel Daetwyler con 93, e al terzo troviamo il campionissimo Schranz con 89.

Facile spiegare questa strana situazione: il fenomeno austriaco ha praticamente rinunciato alle gare di discesa dopo aver ottenuto a Wengen, Kitzbühel e Sankt Anton tre eccezionali successi, e dunque il massimo punteggio realizzabile: 75 punti.









# ECCO I MIGLIORI DISCESISTI DEL MONDO!

SEGUITO

nel 1964 a Innsbruck e a Grenoble lo fermò... la nebbia. E forse qualcun altro. Continuerà fino a Sapporo? Il quiz è appassionante e, per molti versi, ancora insoluto.

Nel 1972 il campionissimo austriaco avrà 34 anni e, in tutta franchezza, non crediamo che possa conservare fino ad allora la forma e la concentrazione che gli hanno permesso di fare piazza pulita negli scorsi mesi. Les dieux s'en vont, e può essere che se ne vada anche il favoloso Schranz. Le lunghe, estenuanti stagioni di gara, le snervanti battaglie combattute su tutti i tracciati del mondo non possono non aver intaccato il suo fisico. Certo il morale è alto, è intatto, è quello di un ventenne, ma le fatiche hanno logorato i suoi muscoli d'acciaio. La classe, anche se eccelsa, non può prescindere dalla condizione atletica. Ritrovare la forma, mantenerla, migliorarla, diventa sempre più difficile: attorno al vecchio e meraviglioso Schranz si agitano giovani leoni pronti a sbranare. A nostro avviso, Schranz potrà dare ancora il meglio di se stesso (non senza qualche sacrificio) tra otto mesi, ai mondiali di Valgardena, ma poi non vediamo come possa continuare a reggere lo scettro.

Alle sue spalle, dando un'occhiata tanto alla « nostra » tabella quanto alla Coppa del Mondo, incalzano il ventiduenne francese Jean Noël Augert (vittorie a Waterville Valley, ad Adelboden e ad Aare), l'austriaco Reinhard Tritscher (un grosso specialista di slalom), un altro austriaco, Alfred Matt, i francesi Alain Penz e Henri Duvillard. Proprio su questi due ragazzi la Francia ha posto le basi per il suo rilancio: in Coppa del Mondo Duvil-



Alfred Matt (a sinistra nella foto) e Reinhard Tritscher, due fuoriclasse pronti a raccogliere la pesante eredità di Schranz.

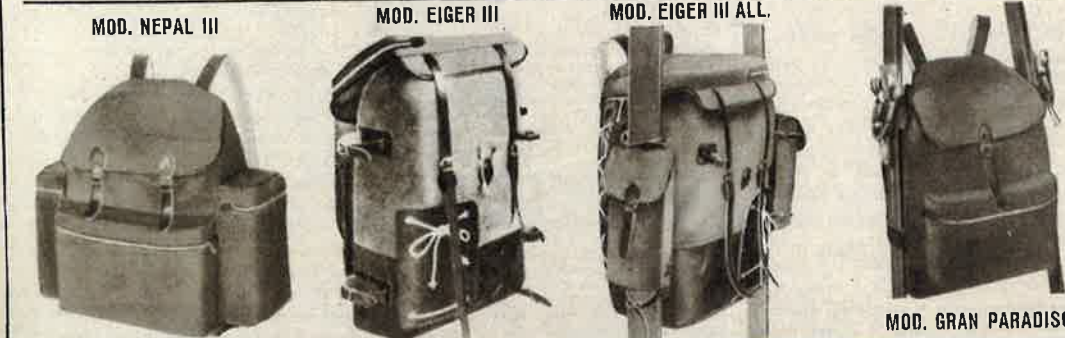
# PRODOTTI *invicta* PER "ALTA QUOTA"



**SACCHI SPECIALI GAMBALI - CAVIGLIERE - MOFFOLE NEL SENSAZIONALE TESSUTO IN Delfion (E.P.D.)**

**FODERATI IN PELLICCIA Moviluche**  
CON CHIUSURE LAMPO  
**Lamprom**  
A FORTE TENUTA

**FORNITURE A SPEDIZIONI NEL 1968:**  
● GRAND CAPUCIN  
● GRAND ERG OCCIDENTALE  
● ANTARTIDE (MAURI)  
● GROENLANDIA (U.S.E.F.)  
● KILIMANGIARO (U.G.E.T.)  
● PATAGONIA (C.A.I.)  
● 15 SPEDIZIONI INDIVIDUALI TRA ALPINE ED EXTRAEUROPEE



*invicta* **PER CHI VUOLE QUALCOSA IN PIU'**



lard, brillando soprattutto nelle libere nelle quali ha totalizzato 60 punti (successo di Megève, secondo posto ai premondiali di Valgardena, terzo posto a Kitzbühel) ha conquistato la sesta posizione e per la stampa francese è stato l'autentica rivelazione della squadra tricolore. Meglio di lui, comunque, ha fatto Alain Penz, quinto con 98 punti (splendido vincitore in gigante a Megève e nella chiusura di Val d'Isère).

Rilievi non proprio entusiasmanti per il portacolori svizzero Dumeng Giovanoli, che l'anno scorso si piazzò secondo dietro al grande Killy e che quest'anno è franato in nona posizione con appena 79 punti, 48 dei quali totalizzati in gigante.

Prima di parlare degli italiani, soffermiamoci un momento sulla classifica per nazioni: l'Austria ha vinto il suo secolare duello con la Francia. Una curiosità: nei primi dieci della classifica della Coppa del Mondo figurano cinque austriaci e quattro francesi. Come si vede, non vi sono state interferenze, la lotta si è limitata a due sole nazioni. Sconfitti piuttosto bruscamente gli elvetici che, risultati alla mano, sembrano sull'orlo di una pericolosa crisi: dietro Giovanoli l'elemento più interessante è senz'altro Jos Minsch, che ricordiamo sorprendente vincitore della libera di Cortina. Gli americani hanno confermato le difficoltà del momento e non sono andati oltre mediocri piazzamenti: basti dire che hanno al loro attivo, con Bill Kidd, una sola vittoria di un certo prestigio, e precisamente nello speciale di Squaw Valley. Il numero 1 U.S.A. Spider Sabich (che nella nostra graduatoria è al quattordicesimo posto) non ha conosciuto nell'intera stagione una sola vittoria: il suo miglior piazzamento è il secondo posto ottenuto a Wengen in slalom.

Questa la classifica per nazioni: 1. Austria, punti 654; 2. Francia, 506; 3. Svizzera, 376; 4. U.S.A., 150; 5. Italia, 45; 6. Germania, 23; 7. Canada, 14.

E ora mettiamo... il dito sulla piaga, parliamo dei nostri. In Coppa del Mondo per trovare un italiano bisogna scendere al ventiquattresimo posto, ed è qui che troviamo Claudio De Tassis con punti 20. Lo seguono Piereorenzo Clatoud, ventottesimo a quota 15; Gerardo Mussner quarantaquattresimo con 4 punti; Ebe-



Claudio De Tassis, migliore azzurro in Coppa del Mondo.



Jean-Noël Augert, secondo in Coppa del Mondo e quinto nella «nostra» classifica.



Henri Duvillard è riuscito a inserirsi nell'Olimpo del discesismo mondiale.

rardo Schmalz quarantasettesimo con 3 punti; Michele Stefani, cinquantesimo con 2 e infine Helmut Schmalz cinquantatreesimo con 1 punto.

Interessante e significativo osservare come nella nostra tabella il miglior italiano risulta essere il diciottenne Gustavo Thöni, che ha chiuso la stagione agonistica internazionale con una esaltante vittoria nel gigante di Val d'Isère. Su questo ragazzino di Trafoi si appuntano le speranze del discesismo azzurro, che da molti anni ormai cerca il suo trascinato. Benché handicappato da «pesanti» numeri di partenza, Thöni ha dimostrato di avere dentro qualcosa... che vale. Non a caso Jean Vuarnet, direttore tecnico che crede nei giovani, lo ritiene il nostro futuro uomo di punta. E' stato proprio Gustavo Thöni, senza timori di smentita, il rilievo più felice dello scorso inverno.

Piuttosto arduo dare dei giudizi sulla condotta del complesso azzurro, anche se rispetto alle stagioni precedenti è stato compiuto un deciso seppur lieve progresso. L'annotazione è inconfutabile e in tal senso ci soccorre la graduatoria che vi presentiamo. Se Thöni ha riacceso le speranze di tutti, è giusto sottolineare che il miglior azzurro, per regolarità e continuità d'azione, è stato De Tassis. Il

ragazzo di Madonna di Campiglio non è mai indietreggiato di fronte allo strapotere dei fuoriclasse stranieri: sorretto da un morale e da un coraggio encomiabili ha risposto colpo su colpo anche a una non indifferente dose di sfortuna. Il suo miglior piazzamento stagionale è stato realizzato sul finire della stagione nel corso della tournée americana, a Mont Saint Anne.

Gli altri azzurri che compaiono nella nostra tabella (Clatoud, De Nicolò, Anzi, i due Schmalz, Mussner e Stefani) non hanno fatto certo cose trascendentali: gli va comunque riconosciuto il merito di essere riusciti ad inserirsi abbastanza dignitosamente nella scena internazionale. Alcuni sono molto giovani e da loro è logico e normale attendersi dei progressi, gli altri hanno già una «certa età», ma potrebbero contribuire a consolidare il nostro patrimonio tecnico. Un fatto è certo: alla fine del primo anno dell'era Vuarnet regressi non ce ne sono stati. Anzi, è stato registrato qualche miglioramento. Ed è per questo che il lavoro del nuovo direttore tecnico va incoraggiato. «Giudicatemi tra un paio d'anni», ha detto Vuarnet. Il suo è un lavoro a lunga scadenza. A domani, dunque, i frutti. A dopodomani le eventuali critiche.

DANILO SARUGIA



Alain Penz, numero 1 di Francia analizzando il complesso delle grandi competizioni '68-69.

# SCI ESTIVO AL GHIACCIAIO PRESENA

## PASSO DEL TONALE (TN)

22 Maestri \* SCUOLA DI SCI PRESENA DIRETTA DAL MAESTRO DORANDO ZAMBOTTI \* 22 Maestri

INIZIO SCI ESTIVO 22 GIUGNO 1969  
 TERMINE SCI ESTIVO 28 SETTEMBRE 1969

**TURNI SETTIMANALI**

1° Turno - 22-29 Giugno	8° Turno - 10-17 Agosto
2° Turno - 20-6 Luglio	9° Turno - 17-24 Agosto
3° Turno - 6-13 Luglio	10° Turno - 24-31 Agosto
4° Turno - 13-20 Luglio	11° Turno - 31- 7 Settembre
5° Turno - 20-27 Luglio	12° Turno - 7-14 Settembre
6° Turno - 27-3 Agosto	13° Turno - 14-21 Settembre
7° Turno - 3-10 Agosto	14° Turno - 21-28 Settembre

I TURNI SETTIMANALI 6-7-8-9 SONO CONSIDERATI ALTA STAGIONE

**PREZZI COMBINAZIONI**

ALTA STAGIONE L. 51.000
BASSA STAGIONE L. 46.000

**SOLO ALBERGO**

ALTA STAGIONE L. 35.000
BASSA STAGIONE L. 30.000

IN 15 MINUTI DALL'ALBERGO AL GHIACCIAIO  
 3 SKILIFT E CAMPO SCUOLA  
 IN FUNZIONE LA NUOVA TELECABINA  
 PASSO PARADISO GHIACCIAIO PRESENA

- 7 giorni di pensione completa (dalla cena della domenica di arrivo alla seconda colazione della domenica successiva).
  - 6 giorni di scuola di sci diretta dal sig. Dorando Zambotti (3 ore al giorno).
  - 2 andate e ritorno giornalieri (dal lunedì al sabato) con la funivia che dal Passo del Tonale porta al Passo Paradiso.
  - 2 andate e ritorno giornalieri (dal lunedì al sabato) con la telecabina che da Passo Paradiso porta ai piedi del ghiacciaio Presena.
  - Assicurazione infortuni durante le ore di scuola.
  - Uso delle sciovie e degli skilift durante le ore di lezione.
  - Trasporto dall'albergo alla partenza della funivia con il pulmino.
  - I partecipanti ai corsi dovranno essere muniti di fotografia formato tesserà, per gli abbonamenti sugli impianti.
- L'iscrizione alla settimana sciistica deve essere fatta direttamente all'albergo previo invio di una caparra di L. 10.000 per persona. La rimanenza dovrà essere versata all'arrivo presso la Direzione dell'Albergo.
- Per qualunque motivo la caparra non è rimborsabile.
- Sistemazione in camere da 2 o 3 letti.
  - Supplemento per camera singola L. 3.500 settimanali.
  - Tutte camere con bagno e doccia e servizi privati.

# GRAND HOTEL MIRAMONTI

38020 PASSO TONALE (TN) - TELEF. 91.350 - 91.357



QUANDO  
LO SCI  
DIVENTA  
FIABA (2)

# I POETI DELL

Concludiamo il servizio sullo sci alpinismo con una serie di consigli sul modo di comportarsi in alta montagna quando le avversità atmosferiche e le insidie della neve e del ghiaccio possono compromettere l'esito di una escursione. In Italia esistono valide scuole alle quali è opportuno accostarsi per apprendere tutte le buone regole dell'escursionismo con gli sci.

di GIANCARLO DEL ZOTTO

Chi ha esperienza alpinistica sa che la maggioranza dei neofiti tende, in genere, a sottovalutare i pericoli e le difficoltà per inesperienza tecnica e per superficiale o insufficiente conoscenza della montagna. A ciò hanno contribuito anche i moderni mezzi meccanici di risalita che, in pochi minuti, consentono al più pigro dei sedentari di raggiungere comodamente quei ghiacciai che, visti dal basso, sono tanto temuti. L'aerotrasmesso e improvvisato alpinista non si rende conto che sceso dal vagoncino della funivia viene a trovarsi in piena alta montagna, in un ambiente di cui non conosce nulla o quasi. Così decide di andarsene a spasso per il ghiacciaio con o senza sci, con un equipaggiamento spesso inadatto con la stessa disinvoltura con la quale andrebbe a fare un giro nel bosco, dietro al-

l'albergo, del tutto sereno e indifeso, vittima predestinata del più banale incidente.

Un altro modo sbagliato di andare in montagna è quello di muoversi con il terrore di precipitare nel vuoto da un momento all'altro o di venire travolti improvvisamente da una valanga o di finire in un crepaccio. La gita più affascinante si trasforma in un incubo e al primo passaggio di qualche difficoltà si rimarrà paralizzati dalla paura, incapaci di proseguire, in una situazione di estrema insicurezza, proprio nelle condizioni ideali perché il temuto incidente capiti davvero.

Il modo giusto è un altro, è nella consapevolezza che la montagna appartiene all'ambiente naturale dell'uomo e che richiede solo di essere conosciuta.

Questa conoscenza maturata gradualmente nel tempo, con una preparazione tecnica seria e con una costante dedizione, consentirà di evitare quasi tutte le situazioni di pericolo, e nei casi di emergenza permetterà di prendere le decisioni più giuste.



Nelle due foto sotto il titolo. A sinistra: affrontando un passaggio difficile, l'alpinista più esperto, dopo aver stabilito il percorso, precede il compagno; a destra: il trasporto di un ferito su una slitta di emergenza richiede la presenza di alpinisti esperti, in grado di trasportare a valle il compagno infortunato senza aggravarne le condizioni. Qui sopra: il sistema più semplice per bivaccare in alta montagna è quello di scavare una buca nella neve, una specie di igloo, che ripara dal vento e dal freddo. Nell'ultima foto (a sinistra): impariamo a costruire una slitta d'emergenza, secondo il sistema Gaillard Dufour, utilizzando sci e bastoncini opportunamente combinati assieme.

La preoccupazione per l'incolumità propria e dei compagni di gita è anzitutto un dovere ma è anche una condizione indispensabile per trovare in una giornata di montagna un rodimento pieno.

## Attenzione! Valanghe

Le valanghe rappresentano per lo sciatore alpinista il maggior pericolo. Per quanto lo sciatore esperto possa valutare preventivamente la situazione pericolosa, permane sempre una notevole percentuale di imponderabilità in quanto gli strati nevosi subiscono all'interno frequenti e spesso rapide trasformazioni che possono determinare una situazione di pericolo senza che dall'esterno sia possibile accorgersene. Le valanghe che interessano lo sciatore alpinista sono essenzialmente di due tipi: le valanghe di neve senza coesione e le valanghe di lastroni. Le valanghe del primo tipo non sono generalmente pericolose: si formano dopo la caduta di neve soffice sui pendii ripidi e in primavera si distaccano per l'umidità degli strati superiori. Chi viene malaguratamente travolto riesce in genere a liberarsi senza difficoltà eccessiva. La valanga veramente pericolosa e spesso micidiale è quella di lastroni: gli strati di neve compatta, per i verificarsi di determinate condizioni che brevemente vedremo, si spaccano in forma di lastroni che precipitano a valle. Purtroppo la maggioranza di queste valanghe sono provocate dal passaggio degli stessi sciatori.

Rimandando i lettori ad alcune pubblicazioni specifiche del CAI e della Fisi per un maggior approfondimento di questa materia, ci soffermeremo brevemente sulle cause principali che provocano le formazioni e il distacco delle valanghe. Va considerata anzitutto la natura del terreno: un pendio inclinato più o meno ripido, privo di alberi, di massi rocciosi e di altre asperità offre un favorevole piano di slittamento agli strati nevosi. Troppo spesso si guarda solo al pendio ripido: quando coincidono determinate circostanze anche una pendenza inferiore ai 30 gradi può essere pericolosa. Gli altri elementi che concorrono a provocare le valanghe sono la neve fresca, la temperatura, il vento, l'esposizione del pendio e la variabilità della forza di coesione interna degli strati nevosi.

Ogni caduta di neve fresca superiore ai 30 centimetri provoca un aumento di peso per cui uno slittamento della massa nevosa può verificarsi durante o subito dopo le nevicate quando venga rotto l'equilibrio che consente agli strati nevosi di aderire al terreno. Il vento è un altro fattore determi-

nante: accumula su pendii e costoni neve fresca e leggera scarsamente aderente creando « gonfie » e strati che si possono staccare improvvisamente al semplice passaggio dello sciatore. La coesione fra i vari strati di neve sovrapposti subisce inoltre notevoli variazioni in funzione della temperatura. Per quanto sia difficile valutare la entità delle trasformazioni che la temperatura provoca all'interno della coltre nevosa si può dire che un aumento rapido e intenso crea una situazione di grave pericolo. Così in primavera, nelle giornate eccessivamente calde, nelle ore di sole, e sui pendii esposti a Sud bisognerà usare la massima attenzione. E' essenziale pertanto per lo sciatore alpinista conoscere con la maggior precisione possibile le condizioni ambientali e atmosferiche dei luoghi in cui intende fare la gita al fine di valutare con sufficiente approssimazione l'esistenza del pericolo di valanghe. Gli saranno di aiuto preziosi i bollettini meteorologici e delle valanghe trasmessi dalla radio e dagli appositi numeri telefonici e le informazioni assunte sul posto.

Ma come comportarsi quando ci si trovi costretti ad attraversare un pendio ritenuto pericoloso? Il compagno più esperto stabilirà anzitutto il percorso da seguire usufruendo, se possibile, delle asperità naturali quali alberi o massi rocciosi passando da uno all'altro di questi punti sicuri.

In mancanza del pendio dovrà essere attraversato il più in alto possibile in diagonale discendente, senza pelli di foca, onde compiere il passaggio rapidamente, pronti, in caso di valanga, a scendere a valle velocemente per evitare di essere travolti. I componenti, la comitiva passeranno uno alla volta mentre i compagni attenderanno in luogo sicuro attenti al pendio e solleciti a dare l'allarme al compagno in caso di pericolo. Il pendio andrà attraversato con il cordino da valanga opportunamente predisposto, impugnando i bastoncini con i lacci sfilati dai polsi e con i cimghietti degli attacchi degli sci allentati. Se infatti ci si dovesse trovare nel mezzo di una valanga bisognerà subito liberarsi dei bastoncini, degli sci e del sacco, cercando di galleggiare sulla neve agitando le gambe e le braccia come nel nuoto e cercando, possibilmente, di aggrapparsi a massi di roccia o ad alberi che capittassero a tiro.

Passata la valanga, le operazioni di soccorso dovranno essere condotte con la massima rapidità. Il ritardo di una sola ora può essere fatale per cui si può dire che l'opera più valida viene compiuta dagli stessi compagni di gita rimasti incolumi. Mentre uno di essi scenderà subito a valle per far partire le squadre di soccorso, gli altri inizie-



# A NEVE VERGINE



ranno immediatamente le operazioni di ricerca di colui o di coloro che sono stati travolti. Anzitutto andrà segnato il punto in cui chi è stato travolto e scomparso sotto la massa nevosa. Con molta probabilità il travolto si troverà a valle del punto di scomparsa nella conoide di accumulazione della valanga o ai margini. La ricerca comincerà comunque nel punto di scomparsa mediante sondaggio metodico da effettuarsi con le apposite sonde, o, in mancanza con i bastoncini da sci tolti l'impugnatura o le rotelle o addirittura con le code degli sci. Attualmente si trovano in commercio bastoncini da sci che possono essere innestati uno nell'altro in modo da ricavare una sonda di oltre 2 metri.

Lo sciatore sceso a valle dovrà fornire al centro di soccorso non notizie vaghe e imprecise ma dati rigorosamente esatti: l'ora e il luogo dell'incidente, il numero dei travolti, il numero dei compagni rimasti sul posto, le condizioni della neve e quelle atmosferiche e ogni altro dato utile. L'intervento del soccorso aereo potrà essere determinante in molti casi per salvare delle vite umane.

## Pericolo ed emergenza

Le raccomandazioni alla prudenza e al buon senso non saranno mai abbastanza dal momento che gli incidenti continuano a verificarsi e si vedono ancora in giro alpinisti che procedono slegati sul ghiacciaio oppure vanno in giro da soli perché non hanno trovato compagni per la gita o perché i compagni sono troppo lenti. Solo la esperienza acquisita progressivamente e sotto una guida esperta consentirà di conoscere a fondo la montagna e di frequentarla in condizioni di sicurezza.

Le situazioni di pericolo più frequenti sono perciò quelle riconducibili al comportamento dello stesso alpinista. L'incapacità, l'inesperienza, le cattive condizioni fisiche, la mancanza di allenamento, la presunzione, sono le cause più comuni degli incidenti in montagna. Altre situazioni obiettive di pericolo, oltre alle valanghe, le può offrire lo stesso ambiente naturale e in particolare le cattive condizioni atmosferiche. Lo scatenarsi di una improvvisa tempesta di neve, il calare della nebbia più fitta che toglie ogni possibilità di orientamento, costituiscono situazioni che richiedono decisioni rapide e sicure. La rinuncia alla gita o l'immediato ritorno sono spesso le soluzioni migliori. Ciò nonostante talvolta ci si trova in mezzo ugualmente e quindi bisogna trarsi d'impaccio con il minimo rischio. Sia in caso

di bufera che di nebbia è opportuno stare tutti insieme, iniziare il ritorno usando se necessario carta, bussola e altimetro e se proprio non fosse possibile proseguire la marcia, prepararsi a bivaccare con adeguato anticipo prima del buio. Un bivacco opportunamente predisposto ha risolto molte situazioni difficili ed evitato tragiche conseguenze. Il sistema più semplice e rapido è quello di scavare una buca rettangolare di grandezza idonea ad accogliere gli alpinisti. La neve scavata verrà collocata sui bordi in modo da ricavare un muretto di protezione e il tetto verrà costruito mettendo di traverso sci, bastoncini e pelli di foca. Se si ha tempo a disposizione e ci si trova in conche o in prossimità di pendii ben innevati (almeno 1 metro e mezzo di spessore) si potrà ricavare sul fianco di questi pendii una caverna. L'apertura dovrà essere piuttosto stretta mentre il locale potrà essere allargato ai lati e in profondità. Lo scavo della neve potrà essere eseguito usando pale, piccozza o sci e lavorando a turni. Una volta terminata la costruzione del bivacco lo si potrà rendere confortevole usando sacchi da bivacco o teli impermeabili, indumenti, giornali ecc. L'areazione verrà assicurata praticando dei fori sul soffitto o ai lati con bastoncini da sci.

Durante la notte è importante sorvegliarsi a vicenda e muoversi spesso per evitare congelamenti. Sarà utile se possibile ingerire bevande calde e cibi nutrienti. Per poter far fronte a tutte le situazioni di emergenza riteniamo che lo sciatore alpinista debba conoscere anche alcune nozioni fondamentali di pronto soccorso. E' indispensabile a nostro parere che sia in grado almeno di immobilizzare un arto fratturato e di praticare la respirazione bocca a bocca e il massaggio cardiaco.

L'immobilizzazione di un arto fratturato oltre che con l'uso di bastoncini, piccozza o altri materiali di emergenza è resa efficiente e facile mediante l'impiego delle cosiddette ferule pneumatiche. Sono veri e propri sacchetti di robusta plastica in cui viene infilato l'arto fratturato. Soffiando all'interno vengono gonfiati e si ottiene così una efficiente immobilizzazione dell'arto per tutto il tempo necessario al trasporto dell'infortunato. Sono di minimo ingombro e costano poco. Un cenno particolare richiede il trasporto dell'infortunato. Le difficoltà ambientali suscitano anche d'estate il problema del trasporto a valle di un alpinista ferito ma, d'inverno, la cosa è resa più difficile e complicata dalla neve. Poiché è indispensabile disporre di una slitta che scorra agevolmente sulla neve e non è possibile portarsi dietro un'akia o altre similari, bisognerà costruirla al momento con

materiali e mezzi di fortuna. Applicando degli elementi predisposti agli sci dell'infortunato si può costruire rapidamente una slitta solida ed efficiente. Nei modelli più noti — Gaillard, Dufour, Pouchier-Piper — si tratta di accoppiatori per sci e di un telo che vengono opportunamente combinati con gli sci e con i bastoncini.

In mancanza di questi elementi che si possono portare nel sacco suddivisi eventualmente fra i compagni di gita, la slitta può essere costruita con mezzi di fortuna, sci, bastoncini, pelli di foca, cordini, eccetera, secondo una tecnica che può essere appresa con una lezione pratica e non con una descrizione puramente teorica. L'infortunato viene sistemato sulla slitta così ricavata e ha inizio il trasporto vero e proprio. Un compagno apre la pista scegliendo il terreno più facile, un altro guida la slitta, gli altri collaborano provvedendo soprattutto a frenare la corsa della slitta trattandola con corde o cordini fissati dietro e ai lati. In tratti particolarmente ripidi è preferibile calare la slitta con una corda lungo la linea di massima pendenza. Da queste brevi note su queste situazioni di emergenza chiunque comprenda l'opportunità di non avventurarsi in gita da soli nemmeno sugli itinerari più semplici e invitanti. Poiché riteniamo che la preparazione tecnica sia la migliore garanzia per praticare lo sci alpinismo con sicurezza e soddisfazione, desideriamo concludere questa nostra chiacchierata fornendo alcune informazioni sull'organizzazione e sui programmi delle Scuole di sci alpinismo.

## Le scuole di sci alpinismo

Le Scuole di Sci-alpinismo riconosciute e patrociniate dal Club Alpino Italiano sono istituite normalmente presso le Sezioni del C.A.I. e sono dirette da un Istruttore Nazionale di sci alpinismo coadiuvato da un adeguato numero di istruttori dotati di sicura esperienza.

In base al nuovo Regolamento emanato nel 1968 dalla Commissione Centrale per lo sci alpinismo il programma delle materie di insegnamento è uguale per tutte le Scuole. Esso si articola in una serie di lezioni teoriche e prevede l'effettuazione di sci o sette esercitazioni pratiche.

Le lezioni teoriche comprendono materie di cultura alpinistica generale che consentono di approfondire la conoscenza della montagna e le esercitazioni non consistono solo in gite sci alpinistiche con l'accompagnamento degli istruttori ma sono vere e proprie lezioni pratiche in cui gli allievi devono imparare a fare da soli ciò che viene

loro insegnato. Impareranno perciò a scegliere l'itinerario della gita, a usare carta e bussola, ad adottare le misure di sicurezza nelle situazioni di pericolo, a preparare un bivacco di emergenza, a recuperare un compagno caduto in un crepaccio e così via. Le Scuole tendono appunto a formare progressivamente degli sciatori alpinisti che siano in grado di preparare e condurre una gita di loro iniziativa, scegliendola tra i numerosi itinerari possibili, ed effettuandola con piena sicurezza e soddisfazione.

Se le prime gite condotte con la vigile presenza dell'istruttore suscitano un entusiasmo nuovo mai provato prima, la gita finalmente effettuata da soli con gli sci che aprono sulla neve una traccia secondo un itinerario liberamente scelto, in un ambiente naturale rimasto misterioso e primitivo riederà in noi sensazioni ormai sopite: ci sembrerà di ritornare ai primordi, uomini alla scoperta del mondo in cui viviamo.

Da un paio di sci non crediamo proprio che si possa pretendere di più.

## LE SCUOLE ITALIANE DI SCI ALPINISMO

BOLZANO: C/o C.A.I., P.zza Mostra, 2; BERGAMO: C/o C.A.I., Via Ghislanzoni, 15; BIELLA: C/o C.A.I., Via P. Micca, 13; BRESCIA: C/o C.A.I., Via Vescovato, 3; CARATE BRIANZA: C/o C.A.I., C.so della Libertà, 7; COURMAYEUR: Scuola di Sci Alpinismo di Alta Montagna; C/o Terzi Gobbi; DERVIO: C/o C.A.I.; FIRENZE: C/o C.A.I., Via del Proconsolo, 10; GENOVA: C/o C.A.I. Liguria, V.le Moyon, 1; IVREA: C/o Ing. G. Patrucco, Ditta Olivetti; LEGGO: C/o C.A.I., Via Roma, 51; MILANO: C/o C.A.I. - Scuola di Sci Alpino « Mario Righini », Via S. Pellico, 6; MONDOVI: C/o C.A.I., C.so Statuto, 38; OMEGNA: C/o C.A.I., Via Verdi, 3; PADOVA: C/o C.A.I., Galliera S. Biagio, 5; INT. 10; PARMA: C/o C.A.I., Via S. Nicolò, 5; PORDENONE: C/o C.A.I., Via Bertoldi; RIVOLI: C/o C.A.I., P.zza Garibaldi; SAVONA: C/o C.A.I., P.zza Diaz, Teatro Chiableira; SESTO SAN GIOVANNI: C/o S.E.S. - C.A.I., Via F.lli Bandiera; TORINO: C/o C.A.I., Via Barbaroux, 1; TORINO: C/o C.A.I., UGET, Galleria Subalpina, 30; VARESE: C/o C.A.I., Via Sperti della Chiesa Jemoli, 2; VERBANIA: C/o C.A.I., P.zza Mario Fiamm, 4; VERONA: C/o C.A.I., Via Cosimo, 8 - Palazzo Nocenti; VICENZA: C/o C.A.I., P.zza Matteotti, 9 - Palazzo Territorio.



# XZ2 METAL

## VITTOR TUA SKI



lo sci  
che anticipa  
i tempi



# IL PRESIDENTISSIMO

intervista  
di LUCIANO CORSINI

**Piero Oneglio, che per quindici anni ha retto le sorti della Fisi, è stato anche vicepresidente del Coni e membro del Comitato Direttivo della F.I.S. Adesso, a settantacinque anni, ha lasciato l'ultimo incarico ufficiale. Per la popolarità, acquisita è rimasto per tutti « il presidentissimo ».**

Il vecchio non ha i baffi. Ma potrebbe avere anche i controbaffi. Cuore di roccia e statura da signore, domina in assoluto Torino dal suo splendido settimo piano, al di sopra della criniera di un corso alberato fra i più belli di questa città. E nei giorni di sole, e nei notturni in plenilunio, le montagne gli corrono davanti e si allineano in superbo orizzonte.

Le montagne: quanto nella vita ha sempre amato. Con o senza gli impianti. Mai senza gli sci. Piero Oneglio, commendatore e ragioniere, vivo d'affetto nella sua famiglia, pronto e lucido al Circolo degli Artisti, leader al tavolo del bridge, agile e rapido sulle piste e i sentieri alpini. Ma anche ex.

Ex-presidente della Federazione Italiana Sport Invernali, ex-vicepresidente del Coni, ex-membro del Comitato F.I.S. Il tutto a 75 anni. Bisogna dire: a soli 75 anni. Con quest'ultima qualifica, e con parecchio del resto che s'è già detto, a Barcellona si avvicinò al microfono dell'ultimo congresso della F.I.S. pieno di una tale emozione che in men di un batter d'occhio si propagò nel seno di tutta l'assemblea. Qualcuno non pianse in viso, ma di dentro, siam certi, non resistette. E con le sue parole, ognuno seguì il film del « grande vecchio ».

Con noi attacca così: « Un'ora prima di essere fatto Presidente della Fisi non sapevo ancora nulla. Fu un caso sorprendente anche per me, lo giuro ».

L'assemblea del massimo organo sciatorio nazionale era quella di Tremezzo, anno 1949. Vicepresidente da pochi mesi, Piero Oneglio fu considerato l'uomo della provvidenza, in un ambiente che non trovava pace. E infatti « uomo del signore » fu solo per una parte dell'assemblea e dell'organizzazione. Dall'altra barricata stava Pio Calvi con i trentini e i dirigenti delle Alpi Orientali. La scissione sembrò inevitabile. I giornali uscivano con titoli catastrofici. Qualcuno scrisse anche in termini di contrapposizione fra Est e Ovest, come a quei tempi di « guerra fredda » era caro ai livelli della politica propriamente detta.

« Io — continua Oneglio — ebbi una mossa felice, che ancor oggi, giudico intelligente e decisiva: chiesi e ottenni una assemblea straordinaria di lì a pochi mesi. Fu quella di Sirmione, dove tutto si aggiustò. Poi Calvi fu confinato all'Ente Provinciale del Turismo di Pistoia (dove non trovò comoda la vita - n.d.r.) e la Fisi ebbe una storia più tranquilla ».

Ma lo sci, nel sangue del torinese Oneglio, non era entrato solo nel 1949. Diamogli il titolo di pioniere da inserire fra i suoi molti « cavalieri » monarchici e repubblicani, perché gli spetta. « Lo Sci Club Torino è il più anziano sci club d'Italia, e io sono stato il suo diciottesimo socio. Sciatore fin dal 1909, nel 1911 lo fui ufficialmente, e avevo diciassette anni ». Fece la guerra mondiale da sciatore: col grado di sottotenente istruttore formava e guidava pattuglie speciali che agivano alle dirette dipendenze del Quartier Generale Italiano. E la passione tecnica contratta in questo periodo, Oneglio se l'è portata sempre dietro. « A me — ricorda con toni ispirati — prima di tutto è stata a cuore la formazione dei maestri nelle nostre scuole perché sono loro il mezzo d'evoluzione di tutto l'ambiente dello sci. Allo Sci Club Torino dei primi anni conobbi un grande tecnico, lo svizzero Paolo Kind, e di certo lui mi ha condizionato. Ma se in seguito ho sempre ammirato Gigi Panerè è perché lo considero l'unico vero grande maestro dello sci nazionale. Nel settore tecnico, lo so, molte polemiche sono state alimentate dalla mia persona, dalla mia presenza, e dalle mie convinzioni. Ho la presunzione, però, di non avere mai sbagliato. Se ad un certo punto mi sono privato del-

l'apporto di Zeno Colò alla guida delle squadre azzurre, l'ho fatto per ragioni che reggono tuttora: generalmente gli atleti non sono mai, e in nessun sport, dei buoni tecnici ».

Non entriamo nel merito della questione. Gli si potrebbe dare torto? Non importa amare, e avere amato Zeno Colò, come lui e noi abbiamo fatto, per cercare una valida contraddizione. Ma la decisione su Colò, commendatore, non può darsi che fosse determinata da certi episodi?

« Dopo la montagna e la mia famiglia, Zeno è la persona che ho amato di più. Si renda conto che ero appena stato nominato Presidente della Fisi e lui mi vinse due campionati del mondo. Come dire che mi consolidò la carica e il prestigio in un momento cruciale. Poi "il fulmine" mi portò da Oslo una bella medaglia d'oro olimpica. Zeno? come un figliolo ».

Si, ma certe storie... Si ricorda la domenica di caccia che Colò si permise in terra di Brianza, mentre a Milano stava

preparandosi per la conquista dell'America? Fu un bel litigio, no? E lei peccò del difetto che rimprovera ai tecnici-atleti: mancanza di psicologia.

« Colò era un benedetto ragazzo. Inverso e caparbio. La Federazione spendeva fior di soldoni per la campagna di America, e io ci avevo investito il mio prestigio di dirigente. E lui che ti fa? Per un giorno non si vede. Sì, la caccia, la sua passione inveterata. Ma i giovani a caccia possono andare in tanti modi. E va bene Colò andò a caccia davvero, e io ho fatto bene a difendere egualmente i soldi della Federazione e la forma di questo eccezionale atleta ».

E la faccenda della squalifica di Zeno dopo le Olimpiadi del 1952?

« Colò non fu mai squalificato, proprio per merito della Federazione Italiana. Le polemiche e i malintesi furono molti. Ma il consenso internazionale aveva delle prove inconfutabili. Cosa ci potevamo fare noi? Di più, non fu possibile. Poi altri malintesi per la "questione" del direttore tecnico, Colò è stato uno splen-

dido autodidatta; quindi grande atleta, ma una frana di allenatore. Lui voleva solo e sempre gareggiare. O non ci si provò, e vinse, anche ingessato e incerottato? Sì, contro il mio parere. Mi sa dire quale padre avrebbe permesso ad un figlio di gettarsi dalle pendici del Cervino, se lo avesse visto in quelle condizioni? ».

Che cosa fa l'amore! Perché amore fu quello di Oneglio per l'atleta dell'Abetone. Si ricordano ancora le precise parole con cui diede il via al brindisi alle Olimpiadi: « Cari amici, io credo che voi siate felici stasera, come lo sono io. Domani ritorneremo ad Oslo e il nostro Zeno avrà molti complimenti e felicitazioni; poi arriveremo in Italia e non so quanto dureranno le feste in suo onore. Perciò cari amici, battiamo tutti sul tempo, brindiamo alla salute della nostra medaglia d'oro e diciamo in coro: Bravo Zeno! ».

Oneglio è commosso vistosamente alla luce immensa di questo suo settimo piano torinese. « E vuol proprio saperlo? quell'episodio è il più caro ricordo della mia vita. Lì d'intorno, c'erano tutti gli stranieri e, toccati dal fremito nostro, urlarono tutti viva Zeno, bravo Zeno. E quando Oreiller con la sua prestigiosa chitarra intonò, per Zeno, l'inno olimpico, per piangere da uomo, senza ritegni, lasciai per un attimo la sala, e mi sfogai da solo ».

Cuore di quercia e sensibilità da signore, Piero Oneglio è proprio così. Anche oggi, che rimane soltanto socio onorario, fra gli altri ottantacinquemila soci effettivi della Federazione Italiana Sport Invernali, e fortunatamente, però, anche membro onorario del consiglio della Federazione Internazionale Sci. Lui che fu vicepresidente del CONI e padre e foggiatore degli attuali dirigenti dello sci italiano. « Mi sono stati attribuiti molti torti. Vediamone insieme qualcuno. Ho considerato Bonvini un segretario perfetto. Fabre un grande organizzatore, perché nella sua mentalità di militare questi erano i suoi pregi e anche i suoi limiti. Strumolo eccellente sotto tutti i punti di vista, anche idoneo per essere un vero Presidente. Conci un buon vicepresidente, ideale insieme con Fossati e Cimini. Troppo entusiasmo da parte mia, senza pretendere solo soldi per realizzarle. Oggi invece si pensa sempre il contrario: prima i soldi e poi l'entusiasmo. E' vero, trascuravo la stampa. Ma lo sa che ancora, ho il timore che lei mi tradisca? Se ho avuto dei meriti? I campionati del mondo vinti da Zeno Colò, la sua medaglia olimpica, i due conquistatori del K2, che erano due sciatori, il lancio del settore fondo, non sono forse da accreditarsi alla organizzazione che la federazione costituì durante la mia presidenza? ».

Noi aggiungiamo che a Cortina, Olimpiadi 1956, il presidente della federazione fu guida illuminante di tutta l'organizzazione, e a Roma, nel 1960, Onesti l'ebbe a fianco con tutta la sua intelligenza e forza di volontà. Quella volontà « che io ho conosciuto negli uomini di Claviere: Ettore e Mario Santi, Vittorio Collino, Ottorino Mezzalama, i Bodio, Ghiglione, Rava, i Mario Corti, Aldo Bonacossa. Cioè, nelle pattuglie che trovavano un fiato e un passo comuni nel cuore dello Sci Club Torino. Ripeto, la volontà, a quelli del mio tempo, non venne mai meno. Organizzammo tutto quello che credemmo utile per lo sci italiano. Da progressisti, da fanatici ma con metodo, senza spaventarci al cospetto delle difficoltà. La Sei Giorni del Sestriere, la 3 Funivie, il Kandahar, la Coppa Foemina: manifestazioni che ritenevamo un premio utile per la propaganda dello sci. Oggi, invece... ».

E col giudizio sul futuro e sul prossimo, che gli pende e gli resta sulle labbra, Oneglio ci dà la stretta di mano del congedo. E dice: « D'una cosa mi pento: di non avere dato più tempo alla stampa. Mi raccomando, lei non mi faccia pentire di questo mio pentimento ».



Si, ho avuto dei meriti: i campionati del mondo vinti da Zeno Colò, la sua medaglia olimpica, i due conquistatori del K2 che erano due sciatori e il lancio del settore fondo non sono forse da accreditarsi alla mia presidenza?





# GTE: FULVIA DA

di PIERO FORTUNA

Decisamente positive le prestazioni offerte dalla nuovissima Lancia Fulvia GTE 1,3: una vettura elegante, comoda, robusta e veloce. In montagna si arrampica sicura, dimostrando una eccellente tenuta di strada.

Adesso che anche la Fiat si va convertendo alla trazione anteriore, è lecito convenire che la Lancia ha vinto definitivamente la sua battaglia in favore del « tutto avanti ». Per la verità, più che di una battaglia vera e propria si è trattato di un lungo braccio di ferro psicologico tra le moderne tendenze costruttive palesate dal settore automobilistico e le diffuse tendenze dell'opinione pubblica verso la soluzione meccanica della trazione anteriore, che la serie delle Fulvia, a cominciare dal 1963, aveva inserito nel vivo del mercato italiano. La trazione anteriore, d'accordo, ha caratterizzato anche le Flavia, ma il compito di rompere definitivamente il ghiaccio, di far piazza pulita d'ogni riserva sulla formula del « tutto avanti » (accusata ingiustamente di non fornire sufficienti garanzie di tenuta, soprattutto in curva) toccò all'utilitaria di lusso della Casa torinese, appunto la Fulvia, erede delle fortune e

delle simpatie che negli anni precedenti avevano accompagnato le varie versioni dell'Appia, una macchina fortunata, ancora presente sul mercato dell'usato con quotazioni niente affatto disprezzabili.

Queste premesse, a nostro avviso, sono utili se si vuole introdurre un discorso obiettivo sull'ultimogenita della serie Fulvia: quella berlina GTE che affronta il mercato vantando sulla nostra carta ottime qualità, a cominciare dallo spunto (162 all'ora), senza dubbio rispettabile se si considera la cilindrata del propulsore, 1300 centimetri cubi, 1293 per l'esattezza. Dunque, la GTE 1,3: una Fulvia tradizionale nella sua struttura di berlina, ma grintosa e scattante come una macchina di tipo sportivo.

Tutto questo sulla carta, come si diceva. Quanto alla riprova pratica, al riscontro delle enunciazioni, si fa per dire « teoriche », delle sue attitudini a recitare un ruolo di rilievo nella fascia di cilindrata alla quale appartiene, è ovviamente necessario affidarsi al responso della strada, l'unico « test » veramente attendibile per una vettura. Ed è quello che abbiamo fatto utilizzando una normale macchina di serie, una Fulvia GTE 1,3 uguale in tutto e per tutto a quelle in vendita presso i commissionari della Lancia.

C'è chi sostiene che per dare un giudizio meditato su una vettura è necessario guidarla per almeno 10-12 mila chilometri. Giusto, giustissimo: vi sono difetti che solo a lungo andare è possibile individuare con esattezza. Tuttavia è anche possibile accorciare i tempi della prova se si ha l'accortezza di effettuarla su un itinerario che riassume in sé tutte le caratteristiche della nostra rete stradale: dai rettifili a perdita d'occhio delle autostrade, ai percorsi tormentati di montagna, alle vie dei centri urbani ribollenti di traffico disordinato.

Noi si è scelta la soluzione più breve, ma anche la più impegnativa, poiché abbiamo imposto alla macchina un collaudo gravoso, esasperato dalla costante ricerca delle prestazioni massime, nelle condizioni d'impiego più difficili (abbiamo viaggiato a pieno carico, sempre, anche in montagna, col maltempo e le strade innevate).

Gli itinerari prescelti erano due. Il primo, da Torino a Cervinia, tipicamente autostradale, almeno fino a Chatillon, con la breve ma ripida rampa della Val-

touranche per guadagnare la conca del Breuil. Il secondo, da Milano alla Valgardena e quindi a Canazei, Valli di Fiemme e di Fassa e ritorno: in autostrada fino a Verona, poi su strada aperta fino a Trento, ancora in autostrada da Trento a Bolzano, quindi per le strade tormentate di montagna, sconnesse dal gelo, tra neve e pioggia.

Le impressioni generali di guida, il comfort, l'andatura, i consumi. Ci pare inutile occuparci degli itinerari, chilometro per chilometro. Meglio arrivare al sodo, senza tralasciare le opportune digressioni.

**Cominciamo dall'assetto al volante.** Non c'è molto da dire a questo riguardo. La Fulvia berlina è una vettura che non ha più misteri dal punto di vista dello styling e della sistemazione a bordo. Giova tuttavia mettere in risalto, sulla versione GTE da 1,3, una maggiore razionalità della posizione di guida, una eccellente visuale sia in avanti, sia di fianco, sia dietro: il che si traduce in un migliore controllo della strada, in una sensazione rassicurante, quando ci si accinge ad affrontare le andature più sostenute. Altra osservazione: in buona evidenza gli strumenti e le spie, facilmente accessibile la pedaliera sulla quale i piedi « cadono » naturalmente, le gambe ben sorrette dal sedile imbottito, anatomico.

**La tenuta di strada.** A questo punto il discorso deve riprendere in considerazione il problema della trazione anteriore. Evidentemente chi « contesta » questa formula costruttiva non ha mai guidato una « tutto avanti ». Superata la prima incertezza si accorgerebbe, infatti, che se esiste una differenza rispetto alla trazione posteriore, questa è nascosta, ben celata sotto il cofano del motore. Perché la macchina non la svela. Ben presto la guida si fa disinvolta, in souplesse, e se una sensazione è avvertibile questa riguarda il senso di sicurezza, la determinazione, con cui la vettura affronta le curve. Le impressioni che abbiamo ricavato dalla Fulvia GTE 1,3 sono esattamente queste: un senso diffuso di tranquillità al volante, la convinzione di azzeccare sempre la traiettoria giusta in curva, anche se questa è secca, a gomito, come capita spesso in montagna; la sensazione, insomma, che il mezzo non solo è dominabile, ma docile.

**Il motore.** E' l'elemento più entusiasmante della macchina. Sensibile ad ogni



Con la Fulvia GTE al Rifugio di Passo Sella. Usando pneumatici Michelin X, che le hanno assicurato una eccellente tenuta anche con la neve, la macchina ha mantenuto buone andature in salita grazie alla trazione anteriore.

SKIS

# Rossignol

PRESENTA LA GAMMA DEGLI SCI 1969-70 DISTRIBUITI IN ITALIA

ALLAIS MAJOR • ALLAIS OLIMPIA • ALLAIS G. P.  
STRATO RETTIFICATO • STRATO JUNIOR • STRATO COMBI  
STRATIX • CONCORDE • FIBERGLASS R. S.

DITTA NICOLA ARISTIDE - BIELLA (VERCELLI)



# PROVARE

pressione dell'acceleratore, mostra di avere una eccellente riserva di energia anche ai limiti dello spunto. Il suo fremito, in piena corsa, giunge smorzato all'abitacolo. Ed è questa qualità che deve indurre il pilota a una maggiore attenzione: manca sulla GTE la sensazione di viaggiare alla massima velocità. Una caratteristica positiva, non v'è dubbio, ma anche una fonte intuibile di pericolo se la disinvoltura prevale sulla necessaria concentrazione. Comunque, la vettura raggiunge senza il minimo sforzo i 150 orari. Tanto che un guidatore esperto può considerare tranquillamente la possibilità di viaggiare normalmente ad una andatura media non inferiore ai 145 all'ora.

Sull'abbrivio il traguardo dei 160 è facilmente raggiungibile. Noi ad ogni buon conto, sul tratto compreso fra Ivrea e Saint Vincent, approfittando dello scarso traffico e del fondo stradale asciutto, abbiamo sfiorato i 165, naturalmente in fuori-giri, ricavando l'impressione che il motore può sopportare benissimo senza incertezze e per un tempo ragionevole (una serie di sorpassi, una manovra di emergenza tutta impostata sulla velocità) le massime sollecitazioni. In ogni caso, quello che conta per una berlina non è tanto la sua attitudine « corsaiola », ma la riserva di energia di cui dispone; la sua capacità di accelerazione anche in presa diretta; in poche parole l'elasticità del motore, la cui importanza appare evidente soprattutto in montagna quando si viaggia usando prevalentemente le marce basse e dove è opportuno, appena il traffico o la situazione lo permettono, passare alla quarta marcia. Ripresa, dunque, ma anche grinta: sui tornanti della Valtournanche siamo passati in seconda a 50 all'ora. Niente male se si tiene conto del carico. Merito anche della trazione anteriore che appunto in montagna, sia in salita sia in discesa, assicura una ripresa mordente, accompagnata dalla stabilità in curva.

**I freni.** A disco, con servofreno anteriore e doppio circuito frenante. In sostanza l'impianto assicura un arresto progressivo ma potente, e anche in piena velocità non si notano deviazioni o sbandate. Il fatto che la Fulvia GTE sia equipaggiata col doppio circuito costituisce una nuova prova della cura con cui la Lancia ha badato alla sicurezza (anche in considerazione dell'elevata velo-

cià che la macchina può raggiungere). Dal nostro punto di vista, vale a dire dell'impiego della vettura lungo gli itinerari di montagna, l'accorgimento tecnico è particolarmente apprezzabile perché è noto che, appunto in montagna, l'uso del freno è frequentissimo, costante. Ed è tranquillizzante sapere che anche in caso di guasto all'impianto, l'auto è in grado di arrestarsi, si può frenare con la necessaria energia. Un'annotazione che riteniamo interessante: noi montavamo pneumatici Michelin X che ci hanno dato un'eccellente garanzia di stabilità sulle strade innevate o fradiciose di pioggia.

**Il consumo.** Abbiamo fatto la prova del consumo di carburante nella seconda parte del viaggio, lungo il tratto Milano-Canazei, in quanto l'andamento del percorso ci consentiva una rilevazione media che tenesse cioè conto sia del viaggio veloce in autostrada sia di quello « forzato » in salita. Bene, partiti col pieno, dopo 281 chilometri abbiamo fatto benzina ripristinando il livello massimo del serbatoio: in tutto litri 32,15 di carburante, pari a un litro di benzina per 8,8 chilometri. Il che significa che la vettura non ha consumi sbilanciati.

Va detto che quello relativo al consumo è generalmente il dato meno attendibile di qualsiasi test automobilistico. Tutto dipende da chi guida, dalla sua abilità di mantenere le più elevate velocità col minimo di gas, dalla sua attitudine all'economia. C'è chi pesta senza misericordia sul pedale dell'acceleratore anche quando non dovrebbe. Ed è inevitabile che costui faccia registrare i consumi più alti. Ma la colpa non è dell'auto. E' soltanto sua.

**Conclusioni.** La Fulvia GTE 1,3 ci ha fornito impressioni di guida globalmente positive. E' una macchina elegante, comoda, robusta, realizzata senza economia di materiali, tecnicamente aggiornata soprattutto nella parte meccanica. La linea la raccomandiamo come vettura da rappresentanza. Ma è anche un'ottima macchina da montagna, una arrampicatrice che macina i tornanti, le curve a gomito, con agilità e potenza, rimanendo sempre, in ogni occasione, anche nelle condizioni più difficili, saldamente ancorata alla strada. In più è veloce, il che non guasta mai specie se il viaggio è lungo.



La Fulvia GTE 1,3 mentre affronta con disinvoltura una ripida discesa. La formula del « tutto avanti » conferisce alla macchina una rimarchevole determinazione in curva e buone doti di scatto in salita. Il motore è un 4 cilindri a V stretto inclinato di 45° sulla sinistra e che ha una cilindrata di 1298 cc. Sviluppa una potenza di 95 cavalli SAE.

La macchina impegnata sulle strade innevate dell'Alto Adige. Circa le prestazioni, i dati forniti dalla Casa costruttrice hanno trovato una sostanziale conferma nella realtà. Alle varie marce abbiamo registrato le seguenti velocità massime: 44 in prima, 78 in seconda, 120 in terza e oltre 162 (logicamente su autostrada) in quarta.



il nuovo stabilimento

## ROSSIGNOL

SCI s.p.a.

Formigliana

per la prossima stagione presenta allo sciatore italiano

# STRATOFLEX

sci di plastica "eccezionale"

- unico articolo, della vasta gamma "ROSSIGNOL", prodotto in Italia.
- fabbricato sotto direzione tecnica, studi, esperienze e prove francesi
- tecnica e precisione sistema STRATO



# BREUIL - CERVINIA

Da giugno a tutto settembre sci estivo internazionale nella conca del Plateau Rosà, la zona più vasta d'Europa eternamente innevata.



**Imponente complesso di scivole estive; 38 Km di piste con 1500 metri complessivi di dislivello.**

**40 maestri di Breuil-Cervinia, 25 maestri di Zermatt.**

**Competizioni sciistiche internazionali.**

**Biglietti giornalieri, due giorni, tre giorni, sette giorni, validi sulle funivie e per libere corse su tutti gli skilifts (5 italiani e 3 svizzeri) fino alle ore 14.**

## ALL'HOTEL

### "Lo Stambecco"

110 POSTI IN CAMERE DUE LETTI CON BAGNO O DOCCIA E TELEFONO IN CAMERA - RISTORANTE - BAR - RISTORANTE TURISTICO - TERRAZZE SOLARIUM - TELEVISIONE - BILIARDO - CINEMA

**LE PIU' VANTAGGIOSE COMBINAZIONI PER SETTIMANE SCIISTICHE ESTIVE COMPREDENTI:**

- a) pensione in albergo per 7 giorni, tasse e servizio inclusi;
- b) biglietto 7 corse andata e ritorno Breuil-Pan Maison-Plateau Rosà, in giorni consecutivi;
- c) biglietto corse illimitate su tutti gli skilifts estivi installati nella Conca del Plateau Rosà per 7 giorni, fino alle ore 14;
- d) selezioni collettive di sci di quattro ore giornaliere (domenica esclusa).

STAGIONE ESTIVA 1969	A	B
<b>Bassa stagione</b> dal 28 giugno al 21 luglio e dal 21 agosto al 30 settembre	Albergo Funivie Skillifts Scuola di sci	Albergo Funivie Skillifts
	L. 59.000	L. 49.000
<b>Alta stagione</b> dal 22 luglio al 20 agosto	L. 64.500	L. 53.000



Prenotazioni e informazioni:

**Hotel « Lo Stambecco » - 11021 Breuil-Cervinia - Tel. 94.053**  
**Cervinio S.p.A. - C. Galileo Ferraris 1 - 10121 Torino - Tel. 519.426/537.921**

## LA NOSTRA ESTATE

# TUTT

A Cervinia la stagione sciistica è in pieno svolgimento. Otto impianti di risalita, trentotto chilometri di piste, quaranta maestri vi aspettano nella favolosa conca del Plateau Rosà. Scoprite Cervinia, la capitale dello sci estivo: ne vale la pena!

di ELSA MÜLLER

Cervinia famosa d'inverno e... d'estate. A Cervinia si arriva comodamente in autostrada: meno tempo per il viaggio, più tempo da dedicare allo sci. A Cervinia non si fanno code: gli impianti sono numerosissimi e veloci. A Cervinia la stagione sciistica non finisce praticamente mai: sci invernale, primaverile ed estivo si susseguono a ritmo incalzante, quasi si sovrappongono. D'accordo, sono cose che gli appassionati della notissima località valdostana conoscono a memoria.

Parliamo dello sci estivo. La stagione « estiva » ufficiale a Cervinia va da giugno a settembre. Le piste si snodano nella favolosa conca del Plateau Rosà, la zona più vasta d'Europa eternamente innevata. Questa non è l'affermazione di un dépliant pubblicitario: è la realtà, e per rendersene conto basta andarci. Completano lo scenario naturale — che è splendido — i massicci del Monte Rosa, del Lyskamm, del Breithorn. I primati di Cervinia riguardano anche lo sci estivo; anzi, soprattutto quello.

Le piste estive di Cervinia sono varie e per tutte le capacità: coprono 38 chilometri con 1500 metri di dislivello. Gli impianti di risalita, in numero eccezionale per una località estiva, hanno una portata oraria di 4500 persone: ce ne sono cinque sul versante italiano e tre sul versante svizzero. Gli skilift italiani partono da quota 3260 (Passo del Teodulo) per salire, con due impianti paralleli, fino a quota 3750. Gli skilift svizzeri servono le piste sul livello dei tremila metri, tracciate fra il Passo del Teodulo e il Trockener Steg. A Cervinia, dunque, sci internazionale anche nei mesi estivi.

Gli alberghi di Breuil e di Valtournanche sono, complessivamente, settanta. Possono ospitare circa cinquemila persone. Tutti sono convenzionati con la Scuola di Sci del Cervino. Il soggiorno ad altitudini relativamente basse (2000 metri Breuil, 1800 metri Valtournanche) assicura un tranquillo riposo a tutti, anche alle persone non più giovanissime. E, al mattino, bastano venti minuti di funivia per arrivare ai campi di neve del

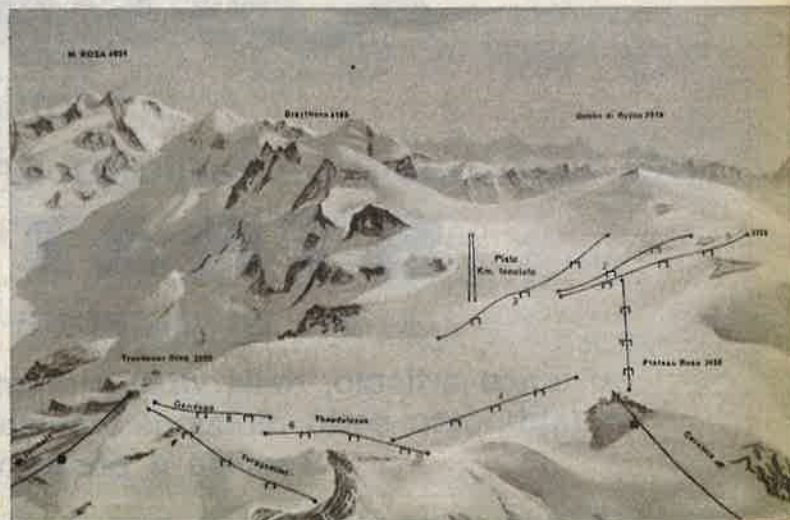
Plateau Rosà, punto di incontro con i maestri della scuola di sci.

I prezzi dei forfait alberghieri variano da 51.500 lire - 85.000 lire per il periodo di bassa stagione, a lire 55.000 - 101.000 per il periodo di alta stagione (dal 22 luglio al 20 agosto) a seconda della categoria prescelta. Per coloro che non desiderano frequentare i corsi di sci, prevista una riduzione da lire 9.500 a lire 11.500. Gli appassionati della neve possono alloggiare direttamente sui campi di sci, all'albergo Stambecco, accanto alla stazione funiviaria di Plan Maison. L'albergo dispone di 110 posti in camera a due letti con bagno o doccia, ristorante, bar, terrazze, televisione, biliardo, cinema.

La Scuola di Sci del Cervino ha fama di essere una delle migliori d'Italia. D'estate ci sono più di quaranta maestri, specializzati per le varie classi. Proprio così: c'è il maestro bravissimo ad insegnare i primi passi sulla neve; c'è l'altro che ottiene risultati strabilianti con i corsi ad alto livello. Ebbene, a Cervinia, questi maestri sono stati accuratamente selezionati perché ognuno possa dare il meglio di sé, nella specialità assegnatagli dal direttore della scuola.

La Scuola di Sci Estiva del Cervino funziona da giugno a settembre. I corsi collettivi si svolgono tutti i giorni, ad esclusione della domenica, fino alle ore 14. Nel pomeriggio, a Cervinia, si possono praticare tutti gli sport (oltre allo sci, naturalmente): dal tennis alla scherma, dal golf alla pesca, dal nuoto alle escursioni. Non mancano neppure gli svaghi, i dancing, i ritrovi, i locali notturni dove trascorrere le serate in simpatica compagnia.

Poche località di sci estivo vantano un complesso così imponente di mezzi di risalita. Le piste di Cervinia — per la loro ampiezza — possono essere paragonate a quelle delle più grandi stazioni invernali. Nella foto grande gli skilift 1, 3, 4 e 5 che servono la conca del Plateau Rosà. Il grafico, in basso, illustra la disposizione degli impianti di risalita che funzionano sul versante italiano e su quello svizzero durante il periodo estivo.





# OSCI AL PLATEAU ROSA

23



## TARIFFE PER LO SCI ESTIVO

Le tariffe comprendono:

- il biglietto di andata e ritorno Breuil-Plan Maison-Plateau Rosa;
- il biglietto di corse illimitate su tutti gli skilift estivi (cinque italiani e tre svizzeri) dal mattino fino alle ore 14:

- 1 giorno, lire 4.800;
- 2 giorni consecutivi, lire 8.000;
- 2 giorni consecutivi per comitive, lire 6.500;
- 3 giorni consecutivi, lire 11.000;
- 3 giorni a scelta, lire 13.000;
- 7 giorni consecutivi, lire 21.000;
- 7 giorni a scelta, lire 28.000;
- 7 giorni a scelta per i soci dello Sci Club Cervino, lire 26.000.

Le tariffe per le corse singole sono le seguenti:

- 1 corsa su ciascuno dei cinque skilift della Società Cervino, lire 350;
- 1 corsa sullo skilift Furggsattel, frs. 3,50;
- 1 corsa sullo skilift Gandegg, frs. 2,50;
- 1 corsa sullo skilift Theodulpass, frs. 2,00.

Le informazioni e le prenotazioni per le settimane sciistiche estive a Cervinia possono essere richieste:

- all'albergo prescelto per il soggiorno. Assicurata la disponibilità del posto. lo sciatore non avrà altra preoccupazione: l'iscrizione alla scuola, i biglietti per la funivia e gli skilift verranno rifasciati al suo arrivo;
- all'Azienda autonoma di soggiorno, 11021 Breuil-Cervinia, telefono 94.136 (prefisso 0166);
- alla scuola nazionale di sci di Cervinia, 11021 Breuil-Cervinia, telefono 94.034 (prefisso 0166);
- all'agenzia Marianitour, 11021 Breuil-Cervinia, telefono 94.034 (prefisso 0166);
- alla Cervino S.p.A., Corso Galileo Ferraris 1, 10121 Torino, telefono 619.426, oppure 537.921 (prefisso 011);
- alla Cervino S.p.A., 11021 Breuil-Cervinia, telefono 94.049 (prefisso 0166).



## CERVINIA - BREUIL

### SCIATE SCI ESTIVO A PLATEAU-ROSA'

15 GIUGNO - 30 SETTEMBRE ● SETTIMANE BIANCHE  
ALBERGO + FUNIVIE SKILIFTS + SCUOLA DI SCI ●  
7 SKILIFTS 38 KM. DI PISTE

TUTTE LE **AUTOSTRAD**E PORTANO A  
**CERVINIA**

FATE ALPINISMO CON LE GUIDE DEL  
CERVINO + SOGGIORNO DI ALTA MONTAGNA

Informazioni:

AZIENDA AUTONOMA DI SOGGIORNO DI CERVINIA  
TELEFONO: 94086 - 94136



Al Passo dello Stelvio turisti e sciatori si imbattono regolarmente in una grande « S », la stessa che riproduciamo nel bollo qui accanto.

« S » come S.I.F.A.S. la società che ha... armato la montagna regina dello sci estivo. Al Livrio l'estate è come l'inverno, la neve è un incanto. E ci sono tantissime gare, gare per tutti.



# STELVIO LIVRIO = L'INV

*Inverno-boom, estate-boom: estate come inverno. Sotto l'egida dell'« S ». L'« S » che contraddistingue le realizzazioni della S.I.F.A.S., la Società Impianti Funiviari allo Stelvio, che ha « armato » di funi, ganci, cabine e motori la montagna regina dello sci estivo. Una grande « S » sulla veloce telecabina che collega il Passo dello Stelvio col Trincerone: una grande « S » sulla modernissima funivia che con le sue rosse cabine compie l'ultimo balzo verso i nevai del Livrio.*

*Al Livrio la neve — bianca come la neve — è alta molto, è alta metri per la gioia degli sciatori di tutti i tipi e di tutte le « durate »: settimanali, giornalieri, weekendini. Cinque piccole « S » su cinque skilift che punteg-*

*giano ritmicamente col via vai dei ganci i metri di neve: tre al Geister e due al Nagler. Una « S » che sta per S.I.F.A.S., ma anche per salute, sci, sport. Una « S » che « s »aluta chi viene al Livrio a sciare come d'inverno, meglio che in inverno. Insieme, ma non in troppi; con tanta neve e perfetta; sotto il sole, senza il freddo; giornate lunghe, mica corte. E comodamente, come la « S » di... sogno. Comodamente: giù dalla macchina, dal pullman a 2680 metri; comodamente: senza fare un passo — telecabina — funivia — a quota 3125, che è più vicino al cielo.*

*L'estate come inverno. Al Livrio l'inverno mette l'abito leggero, si ammantava di colori, continua — per la gioia degli amanti della neve — più*





# ERNO IN PIENA ESTATE

bello. L'inverno vestito di cotone, grazie all'«S», ruba il mestiere all'inverno, quello vero, quello dei maglioni e delle giacche a vento e della goccia al naso. Ruba gli sciatori e ruba le gare. Tutta una stagione di gare nell'inverno estivo dello Stelvio; tanto qui — tra silenzi e pensieri liberi come ci immaginiamo essere le rondini — le gare di sci (quanto spazio!) non disturbano nessuno: chi vuole assistere assiste e chi vuole continuare a sciare scia. Pista più, pista meno... ce ne sono talmente tante.

Le gare? Tantissime. Gli appuntamenti più salienti il 22 giugno, una settimana dopo (29 giugno), e nei giorni 5 e 6 luglio. Il 22 giugno, organizzata dallo Sci Club Stelvio - Stelvio Paese, si svolgerà una gara inter-

nazionale di slalom gigante (Coppa Stelvio) riservata a seniores e juniores maschili. Ancora uno slalom gigante (nazionale questa volta) per la Coppa Seghi — juniores e seniores maschile — organizzata dallo Sci Club Bergamo (le iscrizioni si ricevono presso il Rifugio Livrio). Il 5 e 6 luglio gran finale S.I.F.A.S., con le funi «S» a trasportare, sollevare, trascinare atleti di ogni paese e di ogni nazionalità, per il grande slalom internazionale aperto alle categorie cuccioli, ragazzi, allievi, aspiranti e juniores maschile e femminile (iscrizioni presso Bormitur). E ancora, dal 22 al 29 giugno tutti a emulare — ma da lontano, attenti! — gli atleti delle squadre azzurre che «fanno» l'inverno d'estate tra il candore dello Stelvio.



# LA NOSTRA ESTATE

A Courmayeur, la prestigiosa località turistica del Monte Bianco, si scia d'estate a quota 3300, al Colle del Gigante. Diversi impianti funiviari, quattro sciovie, quaranta maestri, campi-scuola praticabili per gli allievi di tutte le capacità, in un ambiente naturale di straordinaria bellezza. Gli alberghi di Courmayeur, che da decenni ospitano una clientela internazionale di élite, offrono un trattamento di primissimo ordine. E per le ore doposci, passeggiate, escursioni, ascensioni, equitazione, tennis, tiro a volo.



Sci estivo sul campi-scuola a quota tremila di Punta Helbronner. Sulla pista ai piedi del ghiacciaio un gruppo di allievi ascolta prima dell'inizio delle lezioni, le spiegazioni di un maestro.

## SCUOLA E VACAN

« Conca di vivo smeraldo fra foschi passaggi dischiusa ». Ecco, nei versi del Carducci, una delle più belle immagini di Courmayeur. Lasciamo i « prati di rosso papavero allegri tra gli orzi e le segale bionde »; lasciamo alle spalle le « sorgive fonti della vergine e cerula Dora »; saliamo più in alto, attraverso i boschi di abeti e di larici, verso gli « ermi ghiacciati », dove si protende minaccioso il Dente del Gigante, « erto, aguzzo, feroce ». Siamo arrivati al regno della neve eterna, al regno dello sci estivo.

Il Colle del Gigante si raggiunge con la moderna funivia di Punta Helbronner. La stazione di partenza è in località La Palud; si tocca l'intermedia del Pavillon, per arrivare al rifugio

Torino e alla Punta Helbronner. Qui, fra quota 3300 e 3500, funzionano i quattro skilift estivi di Courmayeur: due nei pressi del rifugio Torino, altri due un po' più in alto, a Punta Helbronner. Tutti e quattro servono campi scuola abbastanza facili, praticabili dagli allievi di tutte le capacità. I corsi di sci collettivi hanno inizio ogni lunedì e terminano il sabato o la domenica. Orario, dalle 8 del mattino a mezzogiorno. L'insegnamento viene svolto dai quaranta bravissimi maestri della Scuola di Sci del Monte Bianco, diretta da Lorenzo Paris.

Courmayeur dispone di un'attrezzatura ricettiva di primissimo ordine, abituata com'è alle esigenze di una clientela da élite: alberghi di ogni ca-

tegoria, pensioni, ville, appartamenti, chalets. Alcuni alberghi di Courmayeur e delle pittoresche frazioni di La Palud, Verrand, Planpincieux, convenzionati con la Scuola di Sci del Monte Bianco, praticano un forfait settimanale comprensivo della pensione completa, della scuola di sci e dell'abbonamento a funivia e skilift a prezzi variabili da 50.000 a 76.000 lire. C'è anche la possibilità di soggiornare all'albergo rifugio Torino, al Colle del Gigante, a dieci minuti dalla partenza degli skilift estivi: qui il prezzo della settimana sciistica va da lire 38.000 a lire 50.000. Oppure di far base al vecchio rifugio Torino, per lire 39.000 la settimana. Nel periodo di alta stagione, gli allievi che risiedono al



La catena del Monte Bianco offre panorami di incomparabile bellezza, sia nel periodo invernale che in quello estivo. D'estate funzionano a pieno ritmo le funivie del Colle del Gigante che servono i campi scuola di Punta Helbronner; in funzione anche le funivie del Checrouit che portano fino alla quota 2763.





Courmayeur dispone di moltissimi impianti di risalita che funzionano sia nel periodo invernale che in quello estivo. I campi di sci estivo sono serviti dalle Funivie del Colle del Gigante che arrivano fino a Punta Helbronner, a quota 3462. Diamo qui di seguito gli orari e i prezzi di questo impianto.

### Orario di salita stagione estiva

DAL 1° AL 30 GIUGNO: (ore 7,30 festivo) 8,30 - 9 - 10 - 11 - 12 - 12,40 - 14 - 15 - 16 - 17 (17,40 prefestivo)

DAL 1° AL 18 LUGLIO E DAL 25 AGOSTO AL 21 SETTEMBRE:

ore 7,30 - 8 - 9 - 10 - 11 - 12 - 12,40 - 14 - 15 - 16 - 17 - 17,20

DAL 1° LUGLIO AL 24 AGOSTO:

ore 7,30 - 8 - 9 - 10 - 11 - 12 - 13 - 14 - 15 - 16 - 17 - 18 - 18,20

DAL 22 SETTEMBRE AL 4 NOVEMBRE:

ore 8 - 9 - 10 - 11 - 12 - 14 - 15 - 16 - 16,20

Entro le ore di funzionamento normale: partenza ogni venti minuti con almeno 5 passeggeri paganti; in caso di affluenza corse supplementari o servizio continuo.

### Orario di discesa stagione estiva

#### PARTENZE DA PUNTA HELBRONNER

DAL 1° AL 30 GIUGNO:

ogni 15 minuti dalle ore 8,45 alle 12,45 e dalle ore 13,45 alle 16,45

DAL 1° AL 18 LUGLIO E DAL 25 AGOSTO AL 21 SETTEMBRE:

ogni 15 minuti dalle ore 7,45 alle 12,45 e dalle ore 13,45 alle 17,15

DAL 19 LUGLIO AL 24 AGOSTO: ogni 15 minuti dalle ore 7,15 alle 17,15

DAL 22 SETTEMBRE AL 4 NOVEMBRE:

ogni 15 minuti dalle ore 8,15 alle 12,15 e dalle ore 13,45 alle 16,15

#### PARTENZE DAL RIFUGIO TORINO - COLLE DEL GIGANTE

DAL 1° AL 30 GIUGNO:

8,50 - 9,50 - 10,50 - 11,50 - 12,50 - 13,50 - 14,50 - 15,50 - 16,50 - 17,20

DAL 1° AL 18 LUGLIO E DAL 25 AGOSTO AL 21 SETTEMBRE:

ogni ora dalle 7,50 alle 17,50

DAL 19 LUGLIO AL 24 AGOSTO: ogni ora dalle 7,50 alle 18,50

DAL 22 SETTEMBRE AL 4 NOVEMBRE:

8,50 - 9,50 - 10,50 - 11,50 - 13,50 - 14,50 - 15,50 - 16,50

Entro le ore di funzionamento normale: partenza ogni venti minuti con almeno 5 passeggeri paganti; in caso di affluenza corse supplementari o servizio continuo.

### TARIFFE

corsa sempl. and. e rit.

La Palud - Punta Helbronner L. 1.700 L. 3.000

La Palud-Colle Gig.-Rif. Torino L. 1.600 L. 2.800

La Palud - Pavillon L. 700 L. 1.200

Pavillon-Colle Gig.-Rif. Torino L. 900 L. 1.600

Colle Gigante - P. Helbronner L. 100 L. 200

Ragazzi: di altezza inferiore al metro: passaggio gratuito  
di altezza inferiore a mt. 1,20 tariffa rid. del 50%

### FORFAIT SCIATORI

(Personali non cedibili con fotografie o documento allegato)  
Abbonamenti per n. 1 A/R - La Palud - P.ta Helbronner - e libera circolazione sugli impianti scivolari del Colle del Gigante sino alle ore 14 valevole per:

Per allievi Scuole Sci M.B.  
1 giorno ferial L. 4.000  
1 giorno festivo L. 4.500 L. 4.500  
6 giorni feriali consecutivi L. 20.000 L. 15.000  
8 giorni feriali non consecutivi L. 22.000 L. 20.000  
7 giorni consec. L. 22.000 L. 19.000



# LA SCIATA SUL MONTE BIANCO

rifugio Torino possono sciare gratuitamente anche nel pomeriggio, sotto la guida dei maestri.

Per coloro che abitano in casa privata o in un albergo non convenzionato con la scuola di sci estiva, ci sono le combinazioni speciali: una settimana di lezioni di sci collettive, dalle 8 a mezzogiorno, compreso l'uso degli impianti fino alle ore 14, costa lire 31.000; sei giorni consecutivi di lezione, con uso degli impianti, lire 26.000. L'abbonamento settimanale (sette giorni) sugli impianti di risalita costa lire 19.000. Sei giorni di lezioni collettive vengono a costare lire 11.000; sette giorni di lezioni, compresa la domenica, 12.000 lire. Le tariffe della scuola di sci comprendono l'as-

sicurazione contro gli infortuni.

Oltre allo sci estivo, a Courmayeur si pratica l'equitazione, il tennis, il tiro a volo, il golf, la pesca sportiva. Si possono fare suggestive passeggiate ed escursioni, e ascensioni di tutti i gradi di difficoltà. Sciare d'estate a Courmayeur: è un'esperienza che non si dimentica.

Per informazioni sulle settimane sciistiche estive, rivolgersi alla Scuola di Sci del Monte Bianco a Courmayeur, telefono 82477; alla Monte Bianco S.p.A., telefono 82238; all'Azienda Autonoma di Soggiorno di Courmayeur, telefono 82060. Courmayeur è raggiungibile in teleselezione dal Piemonte e dalla Lombardia, componendo il prefisso 0165.

E. M.

ALBERGO	LOCALITA'	FORFAITS SETTIMANALI	
		bassa stagione	alta stagione
Funivia Croux Cristallo Astoria Svizzera La Vallée Viale Des Glaciers e Belvedere Miravalle	La Palud	lire 50.500	lire 52.000
	Courmayeur	" 66.000	" 76.500
	Courmayeur	" 66.000	" 76.500
	La Palud	" 58.000	" 63.000
	Courmayeur	" 55.000	" 60.000
	Courmayeur	" 57.000	" 63.000
	Courmayeur	" 55.000	" 60.000
	Verrand	" 55.000	" 63.000
Rifugio Albergo Torino	Colle del Gigante		
	camera 2-3 letti	lire 49.000	lire 55.000
	camera 4-5 letti	" 47.000	" 53.000
	camera 6-8 letti oltre 8 letti	" 45.000 " 43.000	" 51.000 " 49.000
Vecchio Rifugio Torino		lire 37.000	lire 39.000

I prezzi comprendono la pensione completa per sette giorni nell'albergo prescelto, la scuola di sci, la corsa in funivia andata e ritorno, l'uso illimitato delle scivole dalle ore 8 alle ore 14.



## GLI «AMICI» DI VUARNET

Organizzata dal Panathlon di Torino, relatore il direttore tecnico delle squadre nazionali della discesa Jean Vuarnet, si è svolta un'interessante conferenza sul tema «Lo sci da competizione e i suoi riflessi professionali sul mercato della neve». Nel trattare l'argomento, l'oratore si è detto convinto della necessità di chiudere fra ben precisi limiti i termini di una più concreta collaborazione fra sport e industria. In altre parole, Vuarnet ha rilanciato l'idea di una «Associazione degli amici dello sci» sulla base di positive esperienze già registrate in Francia e in Austria. Con la realizzazione di questo Ente dovrebbero più facilmente reperirsi i fondi che mancano alla Federazione Italiana Sport Invernali per portare a termine i suoi programmi.

La maggior parte del contributo dovrebbe pervenire alla F.I.S.I., attraverso il canale delle industrie dell'articolo sportivo che dovrebbero riunirsi in «pool» per raggiungere gli obiettivi prefissi, e per sfruttare — di conseguenza — tutti i benefici direttamente o indirettamente collegati al buon fine dell'impresa. Alla simpatica serata, organizzata presso la sede della Canottieri Esperia, hanno presenziato, oltre ai soci del Panathlon Torino, anche numerosi invitati, industriali, giornalisti, maestri di sci, direttori sportivi di importanti centri sciistici.

La manifestazione si è conclusa con un dibattito fra presenti e oratore.

## IL TRAGICO VOLO DEL PORDOI

Gunther Sachs ha abbracciato la carriera cinematografica in veste di produttore. La sua prima esperienza la sta vivendo con la realizzazione di un arditoso film, improntato in grandissima parte sulle imprese più spericolate che si possono effettuare con gli sci.

Lo scorso inverno si sono prodotti davanti al set di Sachs notissimi campioni, quali — tanto per fare un esempio — Jean Claude Killy.

Da tempo la troupe si era trasferita nella zona di Canazei con l'ambizioso programma di inserire nelle sequenze della pellicola un acrobatico volo con gli sci dalle pareti rocciose del Passo Pordoi. Fatti i necessari rilievi e scelta la zona ritenuta migliore, nei giorni scorsi l'attore-paracadutista-sciatore norvegese Johann Tharaldsen avrebbe dovuto staccarsi con gli sci da un dente nevoso con un baratro, sotto di lui, di alcune centinaia di metri. L'esperimento è solo avvenuto in parte. Il volo si è purtroppo concluso tragicamente. Johann Tharaldsen lasciata la neve (aveva ai piedi un paio di mini-sci) ha aperto, come ha potuto, il paracadute, ma per una serie di avversità non è riuscito ad atterrare con la dolcezza che si aspettava.

Sulla tragica fine del Tharaldsen è aperta adesso un'inchiesta da parte delle autorità di polizia.

## L'IRA DI HAKKINEN

Quando Kalevi Hakkinen (nella foto sotto) ha saputo che nel 1969 il Kilometro lanciato non si farà è saltato su tutte le furie. «Ma io — ha detto il finlandese, specialista dell'alta velocità — mi sono allenato per mesi a tagliar legna nei miei boschi, a correre, a saltare... Che scherzi sono questi?»

Le cose stanno così. Hakkinen è uno sportivo d'eccezione e al Kilometro lanciato ci tiene certamente molto di più che alla sua stessa vita. Le passate edizioni le ha disputate tutte e lo scorso anno ha realizzato la media più veloce con 172,331 chilometri orari, avvicinandosi così al record, tuttora imbattuto, di Luigi Di Marco (chilometri 174,757).

Quest'anno Hakkinen pensava di poter superare il primato. Ci credeva e si era preparato a dovere. Sbarcato a Milano e appresa la notizia si è recato egualmente a Cervinia per avere una conferma. Avutala, ha reclamato, ha sbraitato e infine... deluso, ha ripreso l'aereo per il suo nord.



# CIAK



## LA VASALOPPET A MILANO

Adunata a Milano per i reduci della quarantaseiesima Vasaloppet! L'incontro, promosso dagli organizzatori della spedizione italiana alla più affascinante gara del mondo, quella che annualmente si corre sugli 85 chilometri che separano Mora da Saleen, è fissato per le ore 18,30 del prossimo 27 giugno alla Terrazza Martini di Milano. Saranno consegnati i diplomi di partecipazione, giunti proprio in questi giorni in Italia dalla lontana e amica Svezia.

Quello del 27 giugno sarà indubbiamente l'appuntamento delle strette di mano, dei ricordi e dell'arrivederci alla prossima edizione della manifestazione che avrà luogo la prima domenica di marzo del 1970. Per quanto riguarda l'organizzazione del prossimo viaggio «Vasaloppet», l'agenzia U.V.E.T. di Milano e la compagnia S.A.S. (Scandinavian Air Lines) annunciano intanto il programma di massima della trasferta, comunicando che il viaggio di andata avrà inizio il 27 febbraio.

Il ritorno è previsto per il 3 marzo dopo aver consentito ai partecipanti una breve sosta a Stoccolma per visitare la città. Si stanno studiando i termini per ridurre quanto più possibile i costi del viaggio e del soggiorno e a tal proposito si organizzerà certamente un volo «charter» con un modernissimo jet.



## SCHRANZ COME MAZZOLA

Partitissima di calcio tra la nazionale austriaca di sci e la squadra dei fabbricanti degli attacchi Tyrolia. Hanno vinto gli sciatori per 5-3. Anche qui — pare impossibile! — Karl Schranz (nella foto) l'ha fatta da mattatore, segnando due gol irresistibili. Lo stile, come documentato la foto (un folgorante destro in corsa), sembra molto efficace: ricorda quello del grande Sandro Mazzola dell'Inter. Lo Schranz centravanti è appena appena inferiore allo Schranz discesista. Un vero peccato che in Italia non si possano più importare calciatori stranieri!!!

## GARMONT «MERCURIO D'ORO»

«Mercurio d'oro» al calzaturificio Garmont. L'ampio riconoscimento europeo premia una delle più brillanti industrie produttrici di scarponi e scarpe da montagna. Il calzaturificio Garmont di Volpago del Montello in provincia di Treviso, si distingue per la sua vitalità e per l'ottima qualità dei suoi prodotti noti sul mercato nazionale e internazionale. Nella foto, a sinistra, il commendatore Nando Garbuio mentre riceve l'ambito premio dal ministro per l'industria e commercio, onorevole Tanassi. La cerimonia è avvenuta a Roma, in Campidoglio.



## PREMI AI PIU' BRAVI DELLA CLASSE

A Lignano Riviera, in apertura dei lavori per la seconda Assemblea generale Straordinaria della F.I.S.I., il presidente Conci ha voluto premiare gli equipaggi del bob che ultimamente si sono aggiudicati il titolo di campioni del mondo (bob a due) e che solo per un soffio sono stati relegati al secondo posto nel bob a quattro. Il premio, costituito da medaglie d'oro, è stato assegnato ai bravissimi De Zordo e Frassinelli e al quartetto Gaspari, Armano, Zandonella e Pompanin. Altre attestazioni di simpatia sono state rilasciate a due atleti di primo piano che lasciano l'agonismo: Ivo Mahlknecht e Cristina Pabst, quest'ultima gravemente infortunata nel corso degli ultimi campionati mondiali di slittino. Nel corso della cerimonia si è voluto premiare anche l'ex presidente della F.I.S.I. Piero Oneglio. Per ricordarne i meriti e soprattutto per riconoscere la validità della sua opera negli anni che ha completamente dedicato allo sci, è stato istituito l'albo — chiamiamolo così — dei soci onorari della F.I.S.I.

Il grand'ufficiale Piero Oneglio è stato inserito nella prima casella di questo nuovo Ordine con la seguente motivazione: «Fa parte della eletta pattuglia di pionieri dello sci italiano e, dopo essere stato atleta praticante, è stato fra i più attivi propagandisti di una moderna forma associativa, per reggere poi le sorti della F.I.S.I. dal 1949 al 1964».

Attorno a quest'ultimo riconoscimento non tutti si sono trovati d'accordo e non sono tardate le polemiche. C'è chi si è chiesto perché Oneglio non sia stato nominato «Presidente Onorario», come certamente avrebbe meritato! E sull'argomento sembrano essere in molti a volerli ritornare!

## 9.186.168 SCIATORI NEL MONDO DELLA F.I.S.I.

La Federazione Internazionale dello Sci, costituita da quarantasette Stati aderenti, ha raccolto i seguenti dati alla data del 15 marzo scorso. Essi si riferiscono al potenziale associativo delle singole federazioni. Accanto all'anno di costituzione pubblichiamo per ogni federazione il numero di club affiliati e il relativo numero di soci. Il primato in adesioni spetta all'Unione Sovietica che rasenta i sette milioni di iscritti, inquadri in 102.554 sezioni governative. L'Iran è in coda alla classifica con soli 100 aderenti. Nella tabella non sono riportati i dati dell'Algeria, della Bolivia, di Israele, del Pakistan e del Portogallo, in quanto non pervenuti alla segreteria della F.I.S.I. La Nuova Zelanda ha solo comunicato che agiscono in quel Paese 64 sci club. La Federazione Italiana Sport Invernali occupa il decimo posto della graduatoria vantando 1189 associazioni iscritte e 68.930 affiliati. Altro primato dell'Unione Sovietica è l'anno di costituzione. Le autorità sportive di Mosca dicono che lo sci, nel loro Paese, è nato nel lontano 1896!

Paese	Anno costituz.	Numero società	Numero soci
Andorra	1946	1	830
Argentina	1942	10	6.000
Australia	1935	135	10.000
Austria	1905	746	88.338
Belgio	1947	8	1.000
Brasile	1966	1	250
Bulgaria	1933	52	5.520
Canada	1920	293	60.000
Cecoslovacchia	1903	969	48.317
Cile	1942	22	15.000
Cina (Formosa)	1963	4	2.500
Cipro	1947	1	189
Corea del Nord	1949	30	4.500
Corea del Sud	1946	3	4.893
Denimarca	1938	29	2.289
Finlandia	1908	864	209.313
Francia	1924	1.828	461.645
Germania Occidentale	1905	2.000	260.000
Germania Orientale	1948	557	27.153
Giappone	1925	2.003	45.000
Grecia	1930	32	5.300
Inghilterra	1964	118	60.000
Iran	1945	5	100
Islanda	1946	45	2.966
Italia	1921	1.189	68.930
Jugoslavia	1921	183	20.126
Libano	1948	14	5.000
Liechtenstein	1932	6	480
Mongolia	1958	26	6.800
Marocco	1958	3	515
Norvegia	1908	1.248	104.342
Nuova Zelanda	1932	64	
Olanda	1927	2	5.500
Polonia	1919	169	28.500
Romania	1950	252	18.200
Spagna	1940	96	85.000
Stati Uniti d'America	1904		94.543
Svezia	1908	2.257	336.144
Svizzera	1904	827	68.921
Turchia	1936	20	2.500
Ungheria	1913	67	26.372
Unione Sovietica	1896	102.554	6.993.190





1 Giubbotto in lillon semilucido con collo a camicia, doppia chiusura sul davanti. Dalle spalle scendono due tagli in cui sono nascoste le tasche. In vita grosso bordo impunturato. E' una creazione Colmar.

2 Ancora della Colmar di Monza questo classico «sacchetto» in tessuto di lillon. Grosse impunture al bordo e al carré caratterizzano il modello corredato da quattro tasche. Interessante la foggia del collo.

3 La Ciefte presenta questo giacchino impermeabile di foggia sportiva, caratterizzato da impunture ai polsi, alla vita e sulla spalla destra.

4 Della La Font questa simpatica giacca a vento in nallon Rhodiatoce. Curiosa la lavorazione che ricorda quella dei comuni maglioni.



# VESTIAMOCI DI... PELLE

di MAGDA ROSSI

Le mode hanno vita breve, tramontano presto e si susseguono, perciò, a ritmo continuo. Le novità e le invenzioni in questo campo non conoscono un attimo di tregua. Da alcuni anni a questa parte assistiamo ad un grande e allegro carnevale, che investe uomini e donne. Il gioco del travestimento ha conquistato tutti. Cappellacci a larghe tette alla d'Artagnan, sconvolgenti minigonne, larghissimi pantaloni svolazzanti per le ragazze; pantaloni attillatissimi di velluto, camicie trasparenti e giacche «guru» alla foggia indiana per i loro compagni.

La plastica, l'alluminio, il plexiglas, grazie a Courrèges e a Rabanne, sono diventati materiali di uso normale come il cotone e la seta ed hanno trasformato le donne in strane creature da film fantascientifico. La grande passione per il folklore non si è ancora esaurita, anzi conosce ora la sua punta massima e, per la prossima estate, i sarti, con Saint Laurent in testa, prevedono una sagra di fantasie e di colore. Andrà di moda la donna-zingara, la donna-giamaicana, ma anche la donna-fantino e la donna-cavallerizza. Più che vestiti saranno un mucchietto di foulard variopinti per le une, e camicie metà a strisce e metà a pois per le altre. Ci saranno anche costumi da bagno trasparenti come vuole il «nude look» '69, vicino a vere e proprie «divise» da spiaggia per le nostalgiche dei primi del secolo.

Un dato costante, un punto fermo nella sarabanda di colori e di idee, rimane però l'uso della pelle per la confezione dei capi sportivi. Il cuoio fece la sua comparsa sulla ribalta della moda alcuni anni or sono (ricordate Marion Brando ne «Il selvaggio» e le schiere dei suoi emuli motociclisti in

blouson noir?) esclusivamente come capo sportivo; ma gradualmente è cresciuto d'importanza e si è venuto imponendo con un impiego sempre più generalizzato in tutti i settori dell'abbigliamento.

Yves Saint Laurent impiega sapientemente la pelle nera per la realizzazione di raffinati «trench» da sera da indossare sui suoi fluttuanti pantaloni di cady, mentre Cardin fa uso della pelle color naturale per confezionare dei maxicappotti di piglio militare, idealmente dedicati all'uomo chic '69. Ma il cuoio, la pelle e il camoscio restano, ciò nonostante, dei materiali essenzialmente sportivi e il loro impiego d'elezione è sempre quello delle confezioni sportive.

Che c'è di meglio, di più indovinato e di più confortevole, per una gita in macchina o un week-end in montagna, di un giaccone, o di uno svelto tailleur in cuoio? E' il genere di abbigliamento ideale per «il tempo libero». Anche la Colmar, ditta altamente specializzata nel settore degli indumenti da sci, ha esteso il suo campo d'intervento, importando capi di pelle dalla Francia.

Lasciamo la parola alla signora Pennella, la stylist della ditta: «Ho sempre creduto nella pelle e nelle sue innegabili qualità di eleganza, di praticità e di durata. Era questo un settore di produzione sino a poco tempo fa non abbastanza sfruttato, perchè ancorato a moduli troppo tradizionali. Ora, adottando senza esagerazioni i canoni della moda attuale, conosco la sua giusta valorizzazione. La nostra collezione '69, firmata Roger Roche, è un invito irresistibile per tutti i giovani. Capretto scamosciato o verniciato, bianco e nero, o colorato a tinte tenui ed antiche ed uno speciale tipo di pécary spesso e rigido, per giacconi di linea maschile sono gli elementi delle nostre confezioni. La linea, sia per uomo che per donna, è la tipica linea francese di sicuro successo e cioè

particolarmente curata e fondata sull'estrema aderenza. Giacconi sette-ottavi «auto-coat» si alternano a piccoli e disinvolti giubbetti, a vere e proprie giacche, complete di tasche e cinture o ad eleganti «blazer». C'è anche il modello-novità, destinato a piacere alla parte più anticonformista del pubblico: blue jeans di pelle scamosciata assumono un'aria scanzonata da Far West cinematografico, facendo leva su motivi di borchie dorate».

Trasferiamoci ora negli atelier di un altro dei «big» della moda sportiva: Italo Sport. Qui l'estrema varietà dei modelli, dei materiali impiegati e l'ampio ventaglio dei prezzi di offerta consente ad un pubblico vastissimo di trovare la risposta alle proprie necessità ed ai propri desideri. La lunga carrellata comincia con i trench-coat di cuoio nero o di pelle grassa, morbida e chiarissima, sia per lui che per lei, e continua con la svariata serie di paltoncini-fantasma di linea femminile, di completi gonna-giacca, di scamicciati e di pantaloni. I soprabiti abbandonato definitivamente lo stile militare e le fogge mascolineggianti, seguono una linea più aggraziata e femminile. La pelle subisce uno speciale trattamento e assume un aspetto «anticato», la renna morbidissima si illumina di colori inconsueti, come il rosa-fucsia e il verde-petrolio; i modelli si attengono alla generale tendenza della linea aderente e i motivi originali (impunture d'argento sul cuoio nero, toppe in pelle lucida sul camoscio, allacciature giganti in metallo brunito, eccetera) assumono sempre maggior rilievo.

I tailleur e i due pezzi meritano un capitolo a parte. Appartengono a quella ristretta cerchia di indumenti ideati da mettere nella «24 ore» per partire in week-end: rappresentano infatti i famosi «completi doppio uso», così pratici per un viaggio. Hanno comode gonne a portafoglio o sim-



patici e spigliati kilt-millepieghe, hanno giacche lunghe ed avvitate o giubbetti corti e ben aggiustati. Si possono indossare abbinati ad un bel pullover a collo alto, a una maglietta sportiva, o anche a una camicetta di seta o a un foulard colorato, venendo così ad assumere di volta in volta un ruolo sportivo o elegante. Anche i pantaloni, i grandi protagonisti dell'estate '69, fanno leva su di un largo impiego della pelle. Confezionati nei modelli classici, puntano tutto sulla raffinatezza cromatica e sull'eleganza del materiale: la pelle color cuoio, la ruvida «crusta» nella più svariata gamma di tinte pastello, l'agnello glacé e il leggerissimo scamosciato di capretto. Da ultimo, e non poteva mancare in questo momento particolarmente influenzato dalla moda dei giovani, il modello «squaw». Pantaloni e camicetta si ornano di lunghe frange di camoscio.

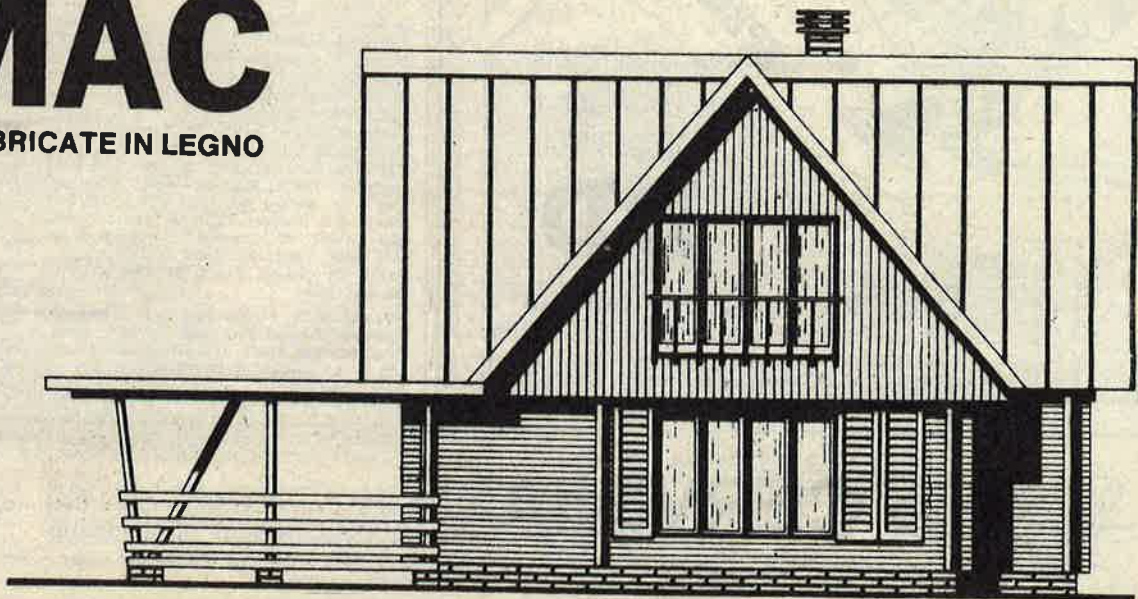
# BAMAC

s.r.l. CASE PREFABBRICATE IN LEGNO

MILANO  
Via Larga, 8

telefono  
80.81.28-80.31.49

telegrammi  
BAMAC-Milano





# al servizio degli sportivi di classe

## Egidio Bonomi

DISTRIBUTORE ESCLUSIVO PER L'ITALIA

Maglieria sportiva e tirolese, abbigliamento sportivo per lo sci ed il dopo sci della

*sorgente alpina*



Sci brevettati **Michel**

Scarpe per sci, roccia e riposo **VAL D'OR**

Egidio Bonomi

38086 - PINZOLO (TRENTO) • ZONA GAGIA • VIA PALAZZIN • TEL. 51.200

## GRANCINI SPORT

MILANO - VIA G. MURAT, 38 - Tel. 696.240 - 671.970

NEGOZIO ALTAMENTE SPECIALIZZATO. E' DIRETTO DA ESPERTI E CAMPIONI DELLO SCI.

### CAMPEGGIO - NAUTICA - SPORT INVERNALI

UNICO IN MILANO CON REPARTO SELF-SERVICE PER LA PERMUTA E IL NOLEGGIO DI: SCI, SLITTE, SCARPONI, GIACCHE A VENTO, CYCLETTE, VOGATORI, VIBROMASSAGGIATORI, TENDE CAMPEGGIO, CANOTTI E MOTORI F.B.

Calzerotti, Calzettoni e Sottopantaloni

# DD

Eleganza - Comodità - Solidità

DORÉ-DORÉ • 10, Fontaine-les-Grès • FRANCE

Dal 27 luglio al 31 agosto 1969

## a CERVINIA

presso il 5° CAMPEGGIO « CERVINO » organizzato dal C.A.I. Sezione di Alpignano.

Turni settimanali - Camerette a 2/3/4 posti o Microchalets - Cucina casalinga - Bar - Parcheggio auto. A richiesta SETTIMANE SCIISTICHE O CORSO DI ALPINISMO.

Richiedere opuscolo e informazioni a Sezione C.A.I. - 10091 ALPIGNANO (To).



## NOTIZIARI REGIONALI

### A GRESSONEY LA TRINITE' I GIOCHI INVERNALI DELLA GIOVENTU'?

Gressoney la Trinité, scuola e turismo. Questo il tema di un interessantissimo dibattito svoltosi nella ridente località valdostana, per l'esattezza nei locali della stazione intermedia dell'ovovia Col d'Olen. Organizzatore e animatore della manifestazione è stato il geometra Romano Cugnetto, che di Gressoney la Trinité è il *public relation man*. Alla tavola rotonda hanno partecipato il professor Restelli, direttore dell'ufficio Turismo Scolastico del Touring Club; il provveditore agli studi di Como, professor Lenzi; il provveditore di Pavia, professor Dujani; il provveditore di Aosta, l'assessore al Turismo di Aosta, Francesco Balestri; l'onorevole Bertinelli.

Come detto, è stato un dibattito interessante e largamente costruttivo. Intanto una notizia di notevole importanza: Gressoney la Trinité è candidata a ospitare i giochi invernali della gioventù. Il dottor Balestri, che già da adesso sta curando la parte organizzativa degli I.S.E.F., ha relazionato gli intervenuti sulle caratteristiche del centro valdostano. Riassumiamo con tre parole: alberghi, piste, impianti. C'è tutto, insomma. Il professor Restelli, un autentico studioso di problemi su sport e scuola, ha

■ C'è già chi pensa ad organizzare un viaggio in Giappone per il febbraio 1972, quando si disputeranno a Sapporo gli undicesimi Giochi Olimpici d'Inverno. L'iniziativa è dello Sci Club Flaminio di Roma. Con circa 750.000 lire i partecipanti potranno assistere alle gare in calendario per sette giorni consecutivi, mentre la durata del viaggio è prevista per un minimo di diciotto giorni. L'invito a raccogliere adesioni è stato inoltrato a tutti gli sci club della F.I.S.I.

presieduto i lavori con competenza e autorevolezza non comuni. E' stato il primo, nella lunga sequenza degli interventi, a mettere a fuoco la questione. Restelli ha assicurato l'incondizionato appoggio del Touring a qualunque iniziativa volta a portare lo sport bianco nelle scuole. Alle parole del direttore dell'ufficio Turismo Scolastico del Touring si sono uniti con cenni di plauso i vari provveditori agli studi, presidi di istituto, studenti stessi.

A nome di questi ultimi ha parlato un personaggio molto noto nell'ambiente dello sci, Marisella Chevallard. L'azzurra ha raccontato di un suo viaggio in America: là hanno trovato il modo di fare andare d'accordo scuola e sci. I migliori atleti-studenti vengono ospitati in speciali collegi dove possono tranquillamente conciliare le due cose. Qui da noi non ci hanno ancora pensato, o meglio ci hanno pensato ma ancora il progetto non è stato realizzato.

Vogliamo i campioni? Vogliamo la resurrezione del nostro sci? Bene, vediamo di favorire i ragazzi che vi si accostano. Scuola e sci, un'unione tutt'altro che difficile. Gressoney la Trinité vuol porre la prima pietra di questo ideale edificio.

D.S.

### DUE VITTORIE DELLO SCI CLUB EST

Organizzata dallo Sci Club Somerset si è disputata a Cervinia una gara di slalom gigante tra sci club torinesi. Lo Sci Club Est ha fatto la parte del leone vincendo con grande vantaggio nelle due categorie previste. Queste le classifiche:

**Maschile:** 1. Verardini (Sci Club Est), 1'12"7; 2. Ruffino (S.C. Est), 1'14"2; 3. Spezio (S.C. Carrolo), 1'14"4; 4. Gillo (S.C. Olimpia), 1'15"5; 5. Ferrero (S.C. A Ex 102), 1'15"5; 6. Giubergia (S.C. Est), 1'16"4; 7. Meinardi (S.C. Ilte), 1'16"5; 8. Felletti (S.C. Est), 1'17"2; 9. Martinengo (S.C. Usset), 1'17"5; 10. Ozzello (S.C. Clalma), 1'17"8; 11. Garombo (S.C. Est), 1'17"8; 12. Savorelli (S.C. Cot), 1'18"8; 13. Lucco (S.C. Olimpia), 1'19"4; 14. Berruto N. (S.C. Olimpia), 1'19"8; 15. Bregoli, (S.C. Bressanese), 1'20"2; 16. Scotto (S.C. Ilte), 1'21"1; 17. Zorlomo, 1'22"4; 18. Berta (S.C. Senza Sold), 1'25"7; 19. Re (S.C. Lys), 1'26"6; 20. Cialolo (S.C. Enel), 1'27"6; 21. Poggiano (S.C. Ilte), 1'31"4; 22. Spadarotto (S.C. Senza Sold), 1'31"6; 23. Patrucco (S.C. Oreal), 1'34"5; 24. Bonomo, 1'37"3; 25. Cimenti M. (S.C. Somerset), 1'38"8; 26. Capra (S.C. Somerset), 1'46"5; 27. Nazioni (S.C. Ilte), 1'47"5; 28. Berruto P. (S.C. Olimpia), 1'50"1; 29. Testa (S.C. Merope), 1'50"5; 30. Cassissa, 1'51"3; 31. Tartia (S.C. Ilte), 1'56"7; 32. Serra (S.C. Somerset), 1'57"5; 33. Cimenti, 2'03"2; 34. Dimiceli (S.C. Merope), 2'44".

**Femminile:** 1. Ferrero (Sci Club A Ex 102), 1'24"7; 2. Balsamo (S.C. Est), 1'27"6; 3. Mihalicovic (S.C. Est), 1'30"6; 4. Marchetti (S.C. Usset), 1'31"2; 5. Fassini (S.C. Olimpia), 1'35"5; 6. Buoci, 1'59"6.

### LA SOCIETA' CERVINO A PLAN MAISON

Successo della gara sociale dei dipendenti della Società Cervino, disputata su neve primaverile a Plan Maison. Nella categoria femminile, vittoria della cittadina Adriana Chiesa e Celestina Schifano. Nella categoria maschile ha dominato il capo servizio degli addetti agli skilift, Italo Barmasse, seguito da Donato Gorret e Celestino Pellissier.

Ecco i risultati:

**Categoria femminile:** 1. Chiesa A., 1'27"2; 2. Schifano C., 1'48"1; 3. Linarello F., 1'54"4; 4. Cottone M., 2'47"3.

**Classifica maschile (5/10 di abbuono per ogni anno oltre i 30):** 1. Barmasse I., 1'04"2; 2. Gorret D., 1'05"5; 3. Pellissier C., 1'50"6; 4. Dudley L., 1'08"2; 5. Gorelli O., 1'08"2; 6. Carozza R., 1'09"1; 7. Herin G., 1'09"4; 8. Perruquet M., 1'11"7; 9. Chapellu R., 1'11"8; 10. Pellissier R., 1'11"9; 11. Cravello M., 1'12"1; 12. Colmar P., 1'12"6; 13. Meynet G., 1'12"8; 14. Fusinaz L., 1'13"1; 15. Lettry M., 1'13"2; 16. Gorret G., 1'14"2; 17. Pellissier 1'15"2; 18. Cavorsin M., 1'15"8; 19. Gorret A., 1'16"2; 20. Panegos 1'17"1; 21. Chatillard 1'17"1; 22. Berthod L., 1'17"5; 23. Barallier A., 1'18"2; 24. Landi 1'20"; 25. Cavadini 1'20"5; 26. Herin R., 1'21"4; 27. sostituto Carrel E., 1'22"3; 28. Pession G., 1'23"3; 29. Perron F., 1'27"8; 30. Faris F., 1'30"; 31. Chatrian A., 1'30"5; 32. Trovò L., 1'33"3; 33. Gyppez B., 1'33"5; 34. Treves M., 1'34"7; 35. Carrel R., 1'37"1; 36. Vuillermoz E., 1'55"4; 37. Ravicchio L., 2' e 04"9; 38. Doglione 2'09"2; 39. Perotti P.A., 2'12"1.





D'ora in poi, per rivolgerci al maestro Jean Pelissier (nella foto), dovremo chiamarlo... commendatore. L'ambita onorificenza, recentemente conferitagli dal Presidente della Repubblica, premia un valente maestro di sci e una guida alpina famosa. Felicitazioni!

## GLI AVVOCATI BATTONO GIORNALISTI E INGEGNERI

Il Trofeo Primato 1969 resta agli avvocati. Se lo sono aggiudicati anche quest'anno, battendo di strettissima misura i medici. Più distanziati gli ingegneri e i giornalisti. La gara di slalom gigante si è disputata alla Marmolada, con partenza da Punta Rocca e arrivo al Rifugio Serauta a quota 3000. Momenti di autentica suspense a causa del ghiaccio che rendeva insidiosissime le curve.

Ecco le classifiche:

**Categoria Femminile:** 1. Lavizzari Adele (Avvocati) 1'29"4; 2. Butti Anna (Avvocati) 1'30"4; 3. Bonomo Bianca (Avvocati) 1'33"9.

**Categoria Maschile:** 1. Malossini Silvio (Avvocati) 1'09"3; 2. Cristofolini Mario (Medici), Corradini Carlo (Medici), Riva Felice (Avvocati) 1'09"7; 3. De Stermich Marcello (Ingegneri) 1'11"1; 4. Kulterer Paolo (Medici) 1'11"3; 5. Gostner Gerhard (Avvocati) 1'12"7; 6. Giovannini Giulio (Avvocati) 1'14"4; 7. Nicoletto Alberto (Giornalisti) 1'14"5; 8. Bertolaia Antonio (Ingegneri) 1'15"9.

### CLASSIFICA A SQUADRE

1° squadra classificata Avvocati: n. 12 Malossini Silvio 1'09"3; n. 21 Riva Felice 1'09"7; n. 24 Gostner Gerhard 1'12"7; n. 17 Giovannini Giulio 1'14"4. Tempo totale 4'46"1.

2° squadra classificata Medici: n. 13 Cristofolini Mario 1'09"7; n. 14 Corradini Carlo 1'09"7; n. 15 Kulterer Paolo 1'11"3; n. 20 Del Magro Franco 1'15"9. Tempo totale 4'46"6.

3° squadra classificata Ingegneri: n. 16 De Stermich Marcello 1'11"1; n. 18 Bertolaia Antonio 1'15"9; n. 29 Tonini Leo 1'20"4; n. 34 Luraghi Renzo 1'27"2. Tempo totale 5'14"6.

## SUCCESSO DI LANTHALER

Luis Lanthaler dello Sci Club Passiria ha vinto la gara di slalom gigante zonale disputata a Cima Marmotta nel gruppo del Cevedale. Ecco le classifiche:

**Seniores IV e V categoria:** 1. Luis Lanthaler (Sci Club Passiria) 1'08"9; 2. Mirko Polo (Pol. Fiamma Bolzano) 1'09"7; 3. Karl Pich-



Lo Sci Club Marmolada di Genova, a conclusione dell'anno sociale, ha festeggiato i suoi « campioni ». Ecco i nomi dei primi classificati nelle varie categorie: **MASCHILE:** seniores A: 1. Giancarlo Cordone; 2. Francesco Astone; 3. Marco Astone. Seniores B: 1. Marco Cutticia; 2. Giancarlo Brasco; 3. Nat Cappellano.

ler (ASE Catinaccio Bolzano) 1'12"2; 4. Walter Stecher (Sci Club San Vigilio Lana).

**Seniores IV categoria:** 1. Kurt Pircher (ASE Laces) 1'17"7; 2. Josef Kibon (Sci Club Tirolo) 1'17"9; 3. Renato Hafele (Sci Club Morter) 1'18"6; 4. Walter Fischer (Sci Club Ivigna); 5. Josef Egler (Sci Club Rojen); 6. Erich Spechtenhauser (Sci Club Morter); 7. Ugo Braito (Sci Club Rojen).

**Anziani:** 1. Franz Pichler (ASE Catinaccio Bolzano) 1'23"7; 2. Schweigkofler Ernst (Sci Club Tirolo) 1'27"; 3. Johann Pichler (ASE Catinaccio Bolzano) 1'28"8.

**Juniores:** 1. Roman Meister (A.S. Laces) 1'15"8.

**Aspiranti:** 1. Anton Pöhl (Sci Club Morter) 1'21"3; 2. Georg Hafele (Sci Club Morter) 1'26"3; 3. Alfred Spiss (Sci Club Tubre) 1'30"3.

■ Il regno degli appassionati della montagna è stato realizzato nella magia del cinema-scoperto a colori. Scalate arduissime di picchi e ghiacciai, storia, leggenda, fauna e flora delle nostre Alpi: questo è in sintesi il film « Le meraviglie delle Alpi (Europa dall'alto) ». E' stato presentato nei giorni scorsi dall'autore, avvocato Severino Casara, all'Auditorium del Centro Pirelli di Milano. Successo.

■ Il gruppo sportivo Pirelli, sezione alpinismo-sci, organizza l'8 giugno una gita in pullman al Resegone. La partenza da Milano è prevista per le ore 6,30, l'arrivo a Erve per le 8. Da qui i gitanti proseguiranno a piedi per la Capanna Monza e Azzoni. Ritorno a Milano alle ore 20 circa. La quota di partecipazione è di lire 600 per i soci e di lire 1000 per i non soci.

■ Il 10 giugno avrà inizio il secondo torneo serale di tennis organizzato dallo Sci Club Diavoli Bianchi per i propri soci. Il torneo, valevole per l'assegnazione del titolo di campione sociale 1969, si svolgerà sui campi del Cral Marzotto di Brughiero.

■ I trentini possono essere soddisfatti. Adesso c'è anche un film a colori dedicato alle origini (dalla preistoria alla storia) della terra trentina. Il documentario intitolato « Come nascono le Dolomiti » è stato proiettato all'Auditorium Antoniano di Bologna.

**Seniores C:** 1. Diego Porrovecchio; 2. Pietro Varosio; 3. Franco Lavezziari. **FEMMINILE:** 1. Anna Priano; 2. Gabriella Faccioli; 3. Anna Ciofani. **CUCCIOLI:** 1. Giorgio Cordone.

Nella foto: il presidente dello Sci Club Marmolada premia la vincitrice Anna Priano.

# LA LEGGE

a cura  
dell'avvocato  
GIUSEPPE  
CATALANO

## Trattamento del personale funiviario

Col finire della stagione invernale gli imprenditori funiviari hanno cominciato ad avere più tempo per affrontare alcuni problemi rimasti insoluti. Tra questi quello del trattamento da riservare al personale dipendente.

Infatti se in molte stazioni la materia ha trovato una propria regolamentazione in molte altre è tuttora non definita, mentre il rilievo economico e sociale che lo sviluppo dei trasporti funiviari ha assunto e la corrispondente progressiva sensibilizzazione sindacale del personale addetti richiedono risoluzioni entro brevi termini. Sicché da più parti hanno scritto a *Nevesport Illustrato* in questo ultimo mese per chiedere orientamenti su tale problema, sia in via generale sia con particolare riguardo alla disciplina dei casi di interruzione temporanea del servizio.

Già in altra occasione è stato precisato che i rapporti di lavoro funiviario non rientrano nell'ambito di applicazione della disciplina contenuta nel R.D. 8 gennaio 1931 n. 148, che, essendo speciale, riguarda soltanto i rapporti per cui espressamente è stata emanata, cioè i rapporti degli agenti di ruolo delle ferrovie tramvie filovie autolinee e linee di navigazione interna esercitate in regime di concessione, e non è estensibile per via analogica. Per i rapporti di lavoro funiviario valgono invece le norme generali ordinarie del lavoro subordinato, contenute nel Codice Civile e nella Legge n. 1825 del 1924 sul contratto di impiego privato.

Si è anche precisato che non esiste un contratto collettivo nazionale di lavoro della categoria né esistono contratti regionali ma soltanto contratti locali, vincolanti tutte le imprese esistenti in una determinata stazione, ed aziendali, vincolanti singole imprese.

Ciò premesso, va detto che un regolamento aziendale dei rapporti di lavoro può essere introdotto per due vie diverse:

— o mediante la stipulazione di un contratto collettivo, attraverso il quale il regolamento è definito e per il quale la impresa resta vincolata inderogabilmente, nei riguardi non soltanto del personale in servizio all'atto della stipulazione del contratto stesso ma anche di quello assunto successivamente;

— o mediante l'inserimento del contenuto del regolamento, unilateralmente definito, nei contratti individuali di lavoro con appositi patti pure individuali, per i quali l'azienda resta vincolata non inderogabilmente, nei riguardi soltanto del personale con cui ha stipulato simili patti.

L'una o l'altra soluzione è da preferire a seconda della funzione definitiva o sperimentale del regolamento che si intende adottare ed a seconda del grado di organizzazione sindacale del personale.

In ogni caso conviene siano ordinati quanto meno gli istituti essenziali: dalla assunzione, con contratto a tempo indeterminato o con contratto a tempo determinato (infatti nel settore ricorrono normalmente rapporti di lavoro stagionali); alla prova, che conviene prevedere come necessaria nell'interesse sia dei datori sia dei prestatori di lavoro; all'orario di lavoro, che va disciplinato considerando la sua duplice funzione, da un lato di limite per la tutela fisica dei prestatori di lavoro, da altro lato di parametro per il computo della retribuzione dovuta; ai riposi settimanali alle festività alle ferie, per cui occorre avere particolare riguardo alle specifiche esigenze del settore; alla conservazione del posto in caso di malattia o di infortunio; alla disciplina aziendale, che può essere tutelata anche mediante l'applicazione di sanzioni; alla risoluzione dei rapporti di lavoro, materia questa su cui sono intervenute leggi recenti e sentenze della Corte costituzionale.

Oltre agli istituti essenziali anzidetti è molto utile che vengano espressamente ordinate situazioni particolari, che nel

settore acquistano rilievo, come quelle conseguenti alla fermata degli impianti in determinati giorni per causa di forza maggiore (ad esempio: per maltempo) o per decisione discrezionale dell'azienda (ad esempio: in caso di mancanza di utenti).

Nella prima di tali situazioni, fermata per causa di forza maggiore, non essendo il fatto imputabile al datore di lavoro, non spetta al personale la retribuzione, a meno che non sia stato convenuto il contrario.

Nella seconda di tali situazioni, fermata per decisione discrezionale del datore di lavoro, al personale spetta la retribuzione oppure no a seconda che siano stati convenuti compensi fissi o compensi commisurati alle singole ore di lavoro prestate.

In ambedue le ipotesi la retribuzione sarebbe tuttavia dovuta, semmai in misura ridotta, qualora, nonostante la fermata degli impianti, il personale venisse comandato a tenersi disponibile presso gli stessi.

In via pratica, peraltro, sono state spesso convenute delle deroghe ai principi suddetti, come, per esempio, le seguenti, contenute in vari regolamenti aziendali: « In caso di sospensione della attività di trasporto, a qualunque causa dovuta, l'Azienda, salvo che non utilizzi il personale in altre mansioni e salva la possibilità di considerare giorno di riposo settimanale quello così non lavorato, è tenuta a retribuire il personale stesso soltanto per i primi due giorni. Il personale resta però obbligato al recupero delle ore perdute, senza diritto ad alcun ulteriore compenso, tranne la liquidazione delle maggiorazioni per lavoro straordinario o notturno o festivo qualora ne ricorrano i presupposti. Qualora la sospensione dell'attività di trasporto perduri oltre il secondo giorno, a partire dal terzo giorno le ore di lavoro perdute non vanno retribuite ».

Simili accordi si sono resi necessari soprattutto per la esclusione delle imprese funiviarie dal novero delle Aziende cui si applicano le norme sulla Cassa per l'integrazione dei guadagni degli operai dell'industria.

Tale esclusione deriva da una determinazione dell'I.N.P.S., non da una espressa disposizione di Legge, giustificata assimilando dette imprese funiviarie alle imprese ferroviarie, tramviarie e di navigazione interna.

Giustificazione questa che non convince affatto, poiché il personale funiviario non gode della condizione di stabilità assicurata invece, dal R.D. n. 148 del 1931 sopra citato, al personale delle ferrovie, delle tramvie e delle linee di navigazione interna.

Di tale questione varrà la pena di tornare a parlare, più ampiamente, in uno dei prossimi numeri.

Si prega di proporre i quesiti per iscritto. A quelli che non presentano interesse generale sarà data risposta, comunque gratuita, privatamente.





Dopo esperienze pluriennali  
**LA PIALLA-H**



**PER PISTE "ESASPERATE",  
E' NATO IL NUOVO**

***Pinoth* P15-L**

**CON PIALLA-H**

***Pinoth* COSTRUZIONE MACCHINE PER NEVE 39046 ORTISEI (BZ) centralino 76788 (2 linee urbane)**