

# SPORT

**3 giorni di sci nautico con 1000 lire**

SKIER • SKIING • SKILAUFGEN • ESQUIAR

GIUGNO 1968 L. 250

**KL a Cervinia  
con gli sciatori più veloci del mondo**

**Inserto  
speciale:  
come si scia  
sull'acqua**

**Le Scuole di sci estive**

**Studio del professore Bianchi Maiocchi sulla  
infortunistica nello sci: consigli pratici**



**SI POTREBBE  
ANDARE  
TUTTI QUANTI  
A SANTA  
MARGHERITA  
CON 'SCIARE'**



## La sfida di Cervinia

Dal 15 al 21 luglio si svolgerà a Cervinia, sulla pista del Plateau Rosà, la VI edizione del «Kilometro Lanciato». Il primato di questa specialità, che ha ottenuto l'ufficialità della Federazione Internazionale, resiste da quattro anni. Appartiene con 174,757 Km/h a Luigi Di Marco che, dopo l'incidente dell'anno scorso, torna sulla pista del «KL» per tentare di migliorarlo. Lo sfida Teresio Vachet, vincitore l'anno scorso con 170,859 Km/h. Il «KL» è aperto anche alla partecipazione femminile. Il record, stabilito nel 1964, è dell'austriaca Christl Staffner con 143,027 Km/h. Sede ideale per il collaudo tecnico degli sci, debutteranno quest'anno a Cervinia tre industrie già famose: la Dynastar (Francia), la Elan (Jugoslavia) e la Kazama (Giappone).

Da Portillo (Cile) giunge la notizia che la nuova pista del «KL» sarà pronta per il 1969, quando i protagonisti di questa specialità saranno impegnati anche all'Alpe d'Huez (Francia).

Il «KL» è la gara di sci che più di ogni altra misura il coraggio dell'uomo. È la sua sfida contro le forze della natura. Questa lotta è cominciata nel 1931 con i 136,600 Km/h di Leo Gasperl a St. Moritz. In 37 anni il record è migliorato di 38 chilometri. Un chilometro all'anno.

## Le Défi de Cervinia

Du 15 au 21 juillet aura lieu à Cervinia, sur la piste du Plateau Rosa, la VIème édition du «Kilomètre Lancé». Le record dans cette spécialité, laquelle a été officiellement reconnue par la Fédération Internationale, résiste depuis quatre ans. Ce record est détenu par Luigi Di Marco qui, après l'accident subi l'année dernière, revient sur la piste du «KL» pour tenter de l'améliorer. Il sera défié par Teresio Vachet, le gagnant de l'année dernière avec 170,859 km/h. Le «KL» est également ouvert à la participation féminine, le record, établi en 1964, appartient à l'Autrichienne Christl Staffner avec 143,027 km/h. Siège idéal pour la mise à l'épreuve technique des skis, Cervinia verra cette année les débuts de trois industries déjà fameuses: Dynastar (France), Elan (Yougoslavie) et Kazama (Japon). De Portillo (Chili) nous parvient l'information que la nouvelle piste du «KL» sera prête en 1969, même où les champions de cette spécialité seront engagés dans les épreuves d'Alpe d'Huez (France). Le «KL» est la compétition sur ski qui, plus que toute autre, donne la mesure du courage de l'homme. C'est le défi de celui-ci contre les forces de la nature. Cette lutte a commencé en 1931 avec les 136,600 km/h de Léo Gasperl, à Saint-Moritz. En 37 ans le record a été amélioré de 38 kilomètres. Un kilomètre par an.

## Der Wettkampf von Cervinia

Vom 15 bis 21 Juli findet in Cervinia auf der Piste des Plateau Rosà die 6. Auflage des «Geschwindigkeitsrennen» statt. Der Rekord in dieser von der F.I.S.I. offiziell anerkannten Disziplin ist seit 4 Jahren ungeboren. Die Bestzeit stellte Luigi Di Marco mit 174,757 km/h auf, der nach seinem Unfall im vergangenen Jahr heuer wieder teilnimmt und seinen Rekord zu verbessern sucht. Sein stärkster Konkurrent ist Teresio Vachet, der Sieger des Vorjahres mit 170,859 km/h. Am «Geschwindigkeitsrennen» können auch Skifahrerinnen teilnehmen. Die Österreicherin Christl Staffner stellte im Jahr 1964 den Rekord von 143,027 km/h auf. An dieser idealen Gelegenheit, die Ski technisch überprüfen zu lassen, nehmen heuer drei bekannte Skifabriken zum ersten mal teil: Dynastar (Frankreich), Elan (Jugoslawien) und Kazama (Japan). Aus Portillo (Chile) traf die Nachricht ein, dass die neue Piste für das «Geschwindigkeitsrennen» 1969 fertiggestellt sein wird im selben Jahr, in dem die Teilnehmer dieser Disziplin auch auf der Alpe d'Huez (Frankreich) einen Austragungsort finden werden. Das «Geschwindigkeitsrennen» ist das Skirennen, welches mehr als alle anderen den Mut des Menschen auf die Probe stellt. Es ist eine Herausforderung gegen die Naturgewalten. Diese Art von Wettkampf begann im Jahre 1931 mit dem damaligen Rekord von 136,600 km/h, aufgestellt in St. Moritz von Leo Gasperl. In 37 Jahren wurde der Rekord um 38 km/h verbessert: ein km pro Jahr.

## The Cervinia Challenge

The sixth running of the «Flying Kilometre» will be decided on the Plateau Rosà at Cervinia on the 15th to the 21st of July. The record for this specialist event which has been officially recognised by the International Federation was set up four years ago. Luigi Di Marco holds it with 174.757 k.p.h. and after his accident last year he will be back on the «FK» run in a bid to improve on it. He meets the challenge of Teresio Vachet, winner last year with 170.859 k.p.h. The «FK» is open to women as well as men. The women's record is held by Austria's Christl Staffner with 143.027 k.p.h. set up in 1964. Three manufacturers who have already gained fame, Dynastar (France), Elan (Yugoslavia) and Kazama (Japan) make their Cervinia debut on the run that is an ideal technical testing ground for their skis. News from Portillo in Chile says that the new «FK» run there will be ready for 1969 when competitors in this type of event will also be engaged at Alpe d'Huez in France. The «FK» is the greatest test of courage for skiers in the calendar. It is man competing against the forces of nature. The contests began in 1931 with Leo Gasperl setting up a 136.600 k.p.h. mark at St. Moritz. In 37 years the record has been pushed up by 38 kilometres — an average of a kilometre a year.



**VENGO  
ANCH'IO!**

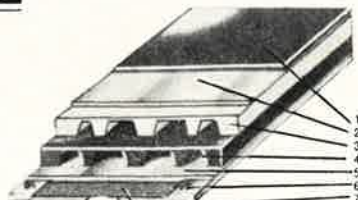


**1** Ski tres-joli Fiber plastic



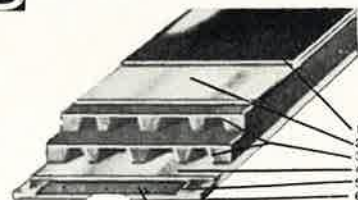
- 1 Rivestimento protettivo in laminato plastico
- 2 Bordo para-spigoli in lega metallica inossidabile
- 3 Fibre di vetro stratificate
- 4 } Struttura portante alveolare termostabile e ad elasticità
- 5 } compensata
- 6 Tessuto plastico rinforzato con fibre di lana di vetro
- 7 Lamine continue carres cachées in acciaio speciale - affogate - nel tessuto plastico
- 8 Suola « Kofix Special » ad alto coefficiente di scorrevolezza

**2** Ski tres-joli Metal plastic



- 1 Rivestimento protettivo in laminato plastico
- 2 Strato metallico in lega leggera
- 3 } Struttura portante alveolare termostabile e ad elasticità
- 4 } compensata
- 5 Strato metallico in lega leggera
- 6 Lamine continue carres cachées in acciaio speciale
- 7 Suola « Kofix Special » ad alto coefficiente di scorrevolezza

**3** Ski X-15



- 1 Rivestimento protettivo in laminato plastico
- 2 Strato metallico in lega leggera
- 3 Anima centrale in materiale plastico termostabile
- 4 Strato metallico in lega leggera
- 5 Lamine continue carres cachées in acciaio speciale
- 6 Suola Kofix

**VITTOR TUA SKI**  
**lo sci che anticipa i tempi**



MARCHIO DEPOSITATO

IN COPERTINA: Luigi Di Marco, dopo lo sfortunato incidente occorsogli l'anno scorso, torna sulla pista del KL (15-21 luglio) al Plateau Rosà per tentare di migliorare il record mondiale della specialità che ha stabilito nel 1964 con 174,757 Km./h.

LA SFIDA DI CERVINIA		3
PERCHÈ VUARNET	<i>Massimo Di Marco</i>	7
KL	<i>Rolando Zanni</i>	8-9
NELLE CODE DEGLI SCI IL SEGRETO DEL RECORD	<i>Enrico Freyrie</i>	11
L'UOMO E LA VELOCITÀ	<i>Duilio Tasselli</i>	12-13
LA BATTAGLIA DELLE MILLE LIRE	<i>Ferdinando Mariani</i>	14
VITTORIA ALL'ITALIANA		15
NEVE A FERRAGOSTO	<i>Mario Cotelli</i>	17-20
L'IMBATTIBILE ZENO	<i>Gianni Valeri</i>	21-22
A SCUOLA DI SCI NAUTICO CON GIGI FIGOLI	<i>Enzo Catania</i>	23-34
RE & REGINE	<i>Gigi Figoli</i>	35
INVITO ALLO SCI NAUTICO		36-37
SCI NAUTICO: IL SOLITO IGNOTO	<i>Enzo Catania</i>	38-40
LA TRAVERSATA DELL'ADRIATICO	<i>Enrico Freyrie</i>	42
RAGAZZI CARICAAA!	<i>Claudio Baldessari</i>	43
OCCHIO ALLE GAMBE!	<i>Antonio Bianchi Maiocchi</i>	44-46
MODA		47-49
NOME & COGNOME		50

**Français**

LE DÉFI DE CERVINIA	3
---------------------	---

**English**

THE CERVINIA CHALLENGE	3
------------------------	---

**Deutsche**

DER WETTKAMPF VON CERVINIA	3
----------------------------	---

**SCIARE** - Massimo Di Marco direttore responsabile - Pubblicazione registrata presso il Tribunale di Milano n. 166 del 12 maggio 1966 - Spedizione in abbonamento postale (Gruppo III) - C/C postale n. 3/56218 SCIARE, Via Vitruvio 43 - 20124 Milano - Concessionaria esclusiva per la pubblicità: S.p.A. Manzoni & C. - Via Agnello, 12 - 20121 Milano - telefono 873.806/817/186 - 877.803/4/5 - 00100 Roma - Via del Tritone, 61 - telefono 674.091-684.338 - 16100 Genova - Piazza della Vittoria, 14/1 - telefono 65.425 - 10100 Torino - Via Meucci, 1 - telefono 510.035 - 35100 Padova - Riviera Tito Livio, 2 - telefono 24.146 - Alessandria - Asti - Bergamo - Biella - Brescia - Como - Cremona - Cuneo - Lodi - Mantova - Modena - Novara - Parma - Pavia - Pinerolo - Reggio Emilia - Varese - Vercelli - Verona - Vicenza - Vigevano - Voghera - Distribuz. per l'Italia: Dipress - C.so Lodi 47, Milano - Tel. 542.013

ITALIA LIRE 250 • FRANCE F. 3 • ÖSTERREICH SC. 15

Tutti i diritti riservati - SCIARE is published monthly



**...con  
1000  
Lire**

(Spiegazione alle pagine 36 e 37)



## Riva con Lamborghini

Tra carrozzeria nautica ed automobilistica una lontana parentela c'è sempre stata e la si può riscontrare nello « stile », oggetto d'interesse e di attenzione generale. Ecco perchè l'incontro tra Carlo Riva e Ferruccio Lamborghini negli stabilimenti Riva di Sarnico ha assunto un valore interessantissimo. Qualcuno, nell'incontro tra i due big dei rispettivi settori — nautico e automobilistico — ha voluto intravedere anche la possibilità di una collaborazione che però al momento è da escludere. È invece possibile lo sviluppo di un'intesa futura per lo studio di un rivoluzionario propulsore marino.

Tra Carlo Riva Ferruccio Lamborghini (a sinistra nella foto), avverrà, quanto prima, un altro incontro negli stabilimenti della Lamborghini a Sant'Agata Bolognese.



## Killy con Pininfarina

Jean Claude Killy che fa il pilota non fa notizia; è cosa risaputa. Il fatto invece, che il campionissimo francese si interessi vivamente di problemi motoristici e di carrozzeria può esserlo. E di pochi giorni fa il suo ultimo incontro con il carrozziere-costruttore Pininfarina al quale Killy si è rivolto in via amichevole per curiosità e consigli. Il problema del francese è fondato sul fatto di correre in auto per diletto o per professione. Per ora si limita ad attendere che Le Mans possa venire disputata; poi deciderà...



## Bertone con «Lui»

Tempo d'estate, tempo di novità. L'Innocenti non ha voluto venire meno all'attesa, presentandosi al suo affezionatissimo e sempre più numeroso pubblico con una Lambretta per « issimi ». Avvalendosi della collaborazione di uno tra i più quotati carrozzieri, Bertone, è stato lanciato sul mercato del mini-veicolo il « Lui ».

La nuova creatura Innocenti oltre a presentare una struttura d'avanguardia, offre numerosi vantaggi. È di soli 50 cl., quindi senza targa, con due litri di miscela copre oltre 100 chilometri ed è di minimo ingombro. Meno di così...

## Maggiore spazio con la «scorta» Goodrich

La B.F. Goodrich — una fra le maggiori industrie statunitensi per i pneumatici — è giunta anche in Italia. La Goodrich si presenta con un nuovissimo pneumatico, lo « Space Saver Tire » dalle caratteristiche assolutamente rivoluzionarie che ne fanno la ruota di scorta per eccellenza.

Lo « Space Saver Tire » può infatti ripiegarsi su se stesso sino ad assumere le dimensioni del cerchione (foto in basso a fianco). Al momento dell'uso, una bomboletta d'aria compressa lo gonfia completamente in pochi secondi portandolo alle normali dimensioni (foto in alto a fianco).



## Primo bireattore Executive italiano



Nel mercato competitivo degli aerei di tipo executive a reazione, la scelta di un modello dipende in gran parte, dalle prestazioni meccaniche e dalla confortevolezza della sua cabina.

Tenendo presente questi dati, la Rinaldo Piaggio S.p.A. di Genova ha « modellato » il suo bireattore executive PD-808 (nella foto), primo aviogetto ci-

vile italiano omologato dalla F.A.A. La Rinaldo Piaggio espone al Salone Internazionale dell'Aereo nautica e dello Spazio di Torino il PD-808 la cui cabina passeggeri è stata realizzata da Pininfarina.

L'aereo verrà offerto in varie versioni composte dal carrozziere torinese, in un insieme razionale e di estremo buon gusto.

## La Renault... italiana

Una delibera dell'Assemblea Straordinaria della Società distributrice degli Autoveicoli Renault in Italia ha assunto una nuova ragione sociale: Renault Italia S.p.A.

Il motivo di tale decisione è da ricercarsi nel processo di uniformazione delle denominazioni assunte da tutte le filiali

Renault nei vari paesi in cui opera. I dirigenti della Casa francese hanno adottato la formula — comunemente usata — costituita, infatti, dal nome Renault accompagnato dalla indicazione del paese di residenza della Filiale. Il tutto per un sempre maggiore interesse verso la Società.

## PERCHE' VUARNET



JEAN VUARNET

### EDITORIAL

Cesenatico, 2 giugno, ore 18 e 30. Questa rimarrà una data storica per lo sci italiano. In quell'istante il Presidente della Federazione Italiana Sport invernali, Fabio Conci, rieletto a stragrande maggioranza sino a Sapporo (Olimpiadi 1972), ha svelato nel corso di una conferenza stampa il nome del nuovo Commissario tecnico per le specialità alpine: il francese Jean Vuarnet che verrà in Italia con Gaston Perrot, al quale verrà affidata la squadra maschile. Vuarnet sostituisce così Ermanno Nogler, mentre Perrot sostituisce Paride Milianti. La squadra femminile cambierà Italo Pedroncelli probabilmente con Gillo Siorpaes. Restano vacanti i ruoli d'allenatore della squadra B e della squadra Giovani, maschile e femminile. Le decisioni spettano al nuovo C.T.

La figura di Jean Vuarnet è stata da noi tratteggiata nel numero di «Sciare» precedente a questo: dunque un mese fa e quindici giorni prima che Fabio Conci annunciasse la sua nomina a Cesenatico. Non è stato un caso. Quando siamo andati ad Avoriaz, in marzo, per incontrare Vuarnet, la prima domanda dell'intervista è stata questa: «Accetterebbe di venire in Italia come Commissario tecnico delle squadre alpine?». È l'unica domanda che non appare nel nostro articolo pubblicato su «Sciare» di maggio. Semplicemente perché la risposta a questa domanda Jean

Vuarnet non l'ha data a noi ma a Fabio Conci.

A Chamrousse, ultimo giorno di gare, Fabio Conci ci aveva annunciato il totale cambiamento dell'assetto tecnico federale. Il rinnovo dei responsabili delle squadre alpine era condizionato alla conferma del suo incarico, ma era ormai stato deciso. Forse, prima ancora che da Fabio Conci, dal C.O.N.I.

Era un problema di scelta, di nomi. Noi abbiamo indicato in Gaston Perrot il tecnico di squadra che aveva conseguito, alla guida delle discesiste inglesi, uno dei più brillanti successi dell'anno, alle «classiche» come alle Olimpiadi. Il giudizio sul talento di Perrot era condiviso, del resto, da tutti gli «hommes de ski» più in vista: Bonnet, Hoppichler, Baumgartner, Bob Beattie e dallo stesso Nogler. Successivamente Jean Vuarnet l'ha presentato a Fabio Conci come il suo «braccio destro», il suo collaboratore di fiducia. Anche questo, non è stato un caso.

La scelta di Vuarnet ci ha visto al centro del «pour-parler» poi andato in porto. Le ragioni che ci hanno condotto a proporre Jean-Jean a Fabio Conci, sono certamente note a chiunque segua l'agonismo ed i suoi protagonisti. Per questo ci riguarda, esse prescindono evidentemente dal fatto che Vuarnet sia francese e corrispondono alla nostra interpretazione dello sci,

proiettata in questa rivista che ospita articoli in cinque lingue e che raggiunge 14 Paesi europei, l'America e il Giappone.

Jean Vuarnet è il campione del 1960. Ha vinto la discesa di Squaw Valley ispezionando quella pista colma di insidie centimetro per centimetro, studiando i punti dove avrebbe potuto attaccare e dove avrebbe potuto recuperare. Sapeva dove si vinceva a Squaw Valley e sapeva che avrebbe vinto lui.

«Caro papà — aveva scritto tre giorni prima della gara — sono stanco e lavoro molto, ma so che la mia fatica sarà premiata con la medaglia d'oro...». Questo non è soltanto il più caro episodio della vita di Vuarnet. È una testimonianza di metodo, è lo sci come studio e ricerca tecnica. Dal 1960 ad oggi, spinto da un'eccezionale passione, Vuarnet è sempre rimasto vicino all'agonismo. Ha seguito il progresso sciistico dall'interno, sempre da protagonista, non spettatore. La sua conoscenza degli atleti è accompagnata da una conoscenza tecnica che può spartire con pochissimi altri al mondo. Vuarnet è lo scienziato dello sci. I problemi che esso comporta, nel campo dei materiali, delle scioline, delle posizioni e degli stili lo hanno talmente affascinato da fargli rinunciare il proseguimento degli studi che lo avrebbero portato alla laurea in legge. Vuarnet l'ha barattata con una laurea in sci, più vicina al grande amore della sua vita.

Propo-  
P roponendo Vuarnet a Conci, noi non abbiamo pensato a una «soluzione francese» e quindi anti-italiana. Abbiamo pensato allo scienziato senza guardargli il passaporto. Le reazioni che in tal senso suscitano la sua nomina a C.T. delle specialità alpine sono odiose, vili e scioviniste. Al contrario, noi riteniamo che il dialogo italiano con questo grande studioso, possa fruttare ottimi risultati e porre le basi per rivedere i nostri schemi scolastici in funzione di una progressione agonistica che (questo è un fatto) manca nel testo della scuola italiana. Vuarnet non è una sfida ai tecnici italiani; su questo piano rappresenta piuttosto un'occasione favorevole per dar luogo a una revisione totale della nostra didattica agonistica che, in concreto, dovrà raggiungere risultati d'impostazione generale. A tal fine è veramente auspicabile la collaborazione dei maestri italiani e in particolare dei maestri-allenatori, alcuni dei quali si affiancheranno a Jean Vuarnet nel quadriennio che conduce ai mondiali del 1970 in Valgardena e alle Olimpiadi di Sapporo.

Una collaborazione sincera, aperta. Noi la invochiamo per l'avvenire dello sci italiano fra chi vedrà in Vuarnet l'«homme de ski», non lo «straniero». A costoro ci è facile oggi far osservare che dietro la medaglia d'oro conquistata da Franco Nones ad Autrans, nel fondo, c'è Bengt Herman Nilsson. Svedese.

Massimo Di Marco





Ardimento, velocità, esasperato contrasto fra leggi fisiche, altissimo senso d'equilibrio, riflessi immediati, elasticità muscolare, la forza di concentrazione portata ai limiti estremi. Questo è il KL, la sfida che l'uomo lancia con gli sci ai piedi contro se stesso e contro le cellule fotoelettriche che misurano in centimetri e in nani-secondi la fatica del record. Il « muro » sono i duecento all'ora. Gli uomini del KL hanno sfiorato i 175. Forse sono ancora molto lontani, ma forse sono più vicini di quanto non si creda a questo favoloso primato. La caccia è aperta. È cominciata tanti anni fa ed è cominciata per una scommessa fra i pionieri del KL: fra Zeno Colò e l'autore di questo articolo...

di Rolando Zanni

La prima edizione del KL in Italia è nata a Cervinia sui pendii del piccolo Cervino. Queste prime prove di discesa per il record di velocità si effettuarono nei giorni 8 e 9 maggio del 1947. Mi si chiederà come è nata l'idea di effettuare delle discese record. Presto detto: è avvenuto per una scommessa tra Zeno Colò e lo scrivente. Da parte mia sostenevo che nella parte alta del ghiacciaio del Ventina (la pista dove si svolgeva ogni anno la classica gara di discesa del Cervino), nel tratto più veloce, si scendeva sui 130 chilometri orari, mentre Zeno sosteneva che a malapena si toccavano i 120. Si decise così di effettuare delle prove, a titolo orientativo, naturalmente senza alcuna preparazione ed organizzazione specifica. Eravamo in tre: Zeno Colò, io ed Ugo Hosquet con funzioni di cronometrista munito di un semplice contasecondi a mano. Misurammo i cento metri delimitandoli con quattro paline rosse, quindi pregammo Hosquet di sistemarsi

si a centro pista, distante 150 metri, in modo che l'angolo visivo gli permettesse un'osservazione maggiormente precisa dell'entrata e dell'uscita del discesista, nel tratto prestabilito. Così ebbe inizio la nostra sfida. Tanto Zeno che io iniziammo una serie di discese, prendendo la rincorsa su di un tratto di oltre 300 metri. Il cronometro mi diede ragione, in quanto la media si aggirò sui 130 Km/h.

Questa sfida ci diede la spinta necessaria per tentare un'impresa ancora più grande e precisamente quella di migliorare il tanto discusso record di velocità che Leo Gasperl aveva stabilito nel 1931 sulla pista di Saint Moritz con Km/h. 136. Vi è da premettere che sino allora tutti questi tentativi — generalmente a scopo di sfida — venivano effettuati con un unico mezzo, un paio di sci normali e nessun'altra sovrastruttura. Il problema della resistenza dell'aria, il casco, non venivano neppure presi in considerazione, per lasciare invece spazio ai muscoli, al cuore, al cervello, ai riflessi. Nei giorni successivi ci mettemmo alla ricerca di un pendio più adatto. Alla nostra ricerca — mia e di Zeno — si unì anche Jean Pellisier, maestro di sci e guida alpina. Fra canaloni e ghiacciai trovammo la zona adatta sul versante occidentale del Piccolo Cervino, a fianco del Breithorn, con una pendenza veramente impressionante.

Era necessario che qualcuno collaudasse il pendio ed era Zeno che senza tentennamenti piombò in basso. Si comprese subito che i 136 Km/h di Gasperl sarebbero stati battuti. Si è quindi passati ad un altro oneroso problema: quello dell'attrezzatura tecnica per far sì che il tempo venisse cronometrato con la massima precisione. Miracoli d'acrobazia dei giudici per l'installazione di cavi e apparecchi e tutto era pronto. L'altezza della pista era tra i 4.000 ed i 3.600 metri. Dopo qualche giorno d'attesa, dovuta alle condizioni atmosferiche, si ebbe il primo « tuffo ». Da allora aveva inizio la storia del « Chilometro lanciato » di Cervinia.

Consentitemi ora di avanzare qualche pronostico per la imminente edizione del KL. L'innevamento, innanzi a tutto, a quota 3500, 3800 metri è buono per cui vi sarà una linea di massima pendenza veramente perfetta. Da aggiungere poi una prevista massiccia partecipazione qualitativa sia in campo maschile che in campo femminile per cui il record di Luigi Di Marco dovrebbe essere superato.



LUIGI DI MARCO: 174,757 (1964)

## Duello Di Marco- Vachet (giudici le fotocellule)

Il KL 1968 sarà imperniato sul duello fra Luigi Di Marco, l'uomo-record e Teresio Vachet, vincitore l'anno scorso con 170,859 Km/h. Vachet ha vinto, ma si è soltanto avvicinato al primato di «Tartaruga» che assisteva ai tentativi del discesista azzurro dai bordi della pista, con un braccio e una gamba ingessati. Proprio alla vigilia del KL infatti, durante un allenamento, Luigi Di Marco è stato costretto a gettarsi fuori pista per non investire un'incauta ragazza. Si è salvato grazie alla sua prontezza di riflessi ed alla sua potenza fisica. Non ha avuto paura. Ed oggi è pronto per ritentare l'avventura della velocità. Vachet lo ha sfidato. I giudici di questo duello saranno, comunque, le fotocellule.



TERESIO VACHET: 170,859 (1967)

### VENT'ANNI FA...



CERVINIA, 1947: I «PIONIERI» DEL KL: DA SINISTRA A DESTRA, ZENO COLO, LEO GASPERL E ROLANDO ZANNI.

*L'architetto Enrico Freyrie è un appassionato studioso di tutti i problemi tecnici che riguardano lo sci e, in particolare, gli sci in funzione della velocità. La produzione «Ski Freyrie» è sostenuta da questi studi che nel KL 1967 hanno portato Teresio Vachet al successo. In questo articolo l'architetto Freyrie abbozza ed espone gli ultimi risultati delle sue ricerche tecniche, pronte per l'assalto al record del KL 1968.*

## NELLA CODA DEGLI SCI IL SEGRETO DEI RECORD

di Enrico Freyrie

Sulla massa di sci che partecipano al KL, pochi, anche se appartenenti a grandi marche, sono preparati, essenzialmente, per questa prova. Per lo più si tratta di modelli da discesa libera un po' più lunghi del normale (230-235) con due scanalature anziché una, come è nella norma. I Trimetal, invece, appartengono all'esiguo numero degli sci ricavati da uno studio approfondito delle caratteristiche rese necessarie da velocità che si aggirano attorno ai 170 Km. orari.

Tralascero qui di parlare della persona dello sciatore, per dire che si rivelò subito l'importanza della carenatura delle punte degli sci. Ma poichè essa è proibita, per regolamento, a Cervinia si modellò una punta speciale. Quanto alle racchette, il tulipano, si rivelò di gran lunga il meno resistente all'aria e il meno resistente all'attrito sulla neve, in caso di appoggio.

Per ridurre al minimo gli attriti tra la suola dello sci e il manto nevoso, si fabbricò un manichino, che, fatto cadere più volte sulla pista di arrivo di un trampolino da salto (anche questo esperimento è stato trasmesso in TV) avrebbe dato chiare indicazioni sulla scorrevolezza delle suole, indipendentemente dal comportamento dell'atleta. Se ne dedusse che le più veloci, tra quelle sperimentate, erano il Supernaltene TK (che poi vinse il KL 1967) e successivamente, con Killy, le Olimpiadi di Grenoble, e il Supernaltene normale, appena velati da una sciolina.

Perfezionate la punta aerodinamica e la scorrevolezza, si approntò una serie di Trimetal delle lunghezze di cm. 225-230-234-235, con una o due scanalature, con fianchi più o meno rastremati e con piombi antivibranti.

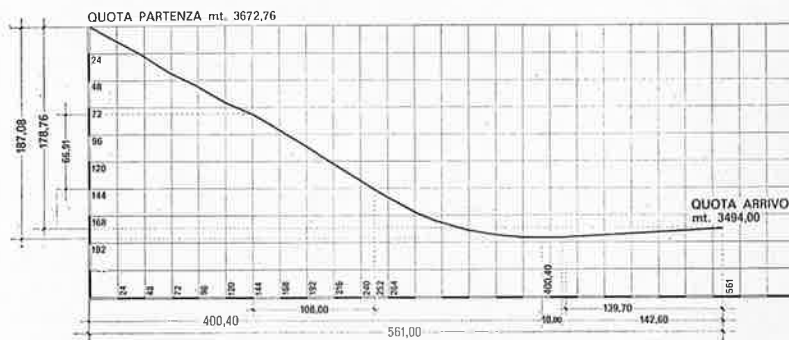
Lo sci teoricamente più veloce dovrebbe avere i fianchi decisamente paralleli. Ma poichè la pista di Cervinia, non è del tutto rettilinea e dopo la prova si è costretti a fermarsi con una curva abbastanza stretta (data la velocità) e poichè uno sci a lati rettilinei curva con difficoltà, si optò per una modesta sciancratura laterale, inferiore a quella degli sci da discesa. Quanto al noto contrappeso del Trimetal, esso fu affiancato da due piastre del peso di 150 grammi cad. sotto ognuna delle due punte. Si ottenne così uno sci molto veloce e antivibrante. Le due scanalature furono preferite ad una sola, e la lunghezza migliore si rivelò essere quella attorno ai m. 2,34-2,35. Nonostante tutto a 170 l'ora lo sci non teneva la direzione come si sarebbe sperato. Si passò quindi ad una composizione a quattro strati di metallo anziché tre come per gli sci di serie.

Il Trimetal, ora pronto e messo a punto, si rivelò il migliore, tanto da vincere il KL 1967. Ora stiamo preparando i modelli perfezionati per quello del 1968. Avremmo potuto sospendere ogni prova ed esperimento e fornire agli atleti gli sci dello scorso anno. Ma dallo studio delle fotografie dell'ultimo KL ci si rese conto che, quasi tutti i concorrenti hanno corso col peso molto arretrato, talchè le punte erano quasi tutte, e quasi sempre, sollevate. Il vincitore poi ci disse che non gli era sempre facile tenere l'esatta direzione, specialmente nel curvone precedente lo schuss. In questi giorni stiamo lavorando per risolvere questi problemi.

In questo senso abbiamo messo a fuoco alcune soluzioni ed appena possibile, faremo provare i nuovi Trimetal sulla neve in qualche puntata oltre i 140-150 Km. Riteniamo che i nostri atleti quest'anno avranno sci più facili di quelli dello scorso anno. Noi, oltre che alla sperimentazione pratica crediamo molto nelle impostazioni a tavolino dei problemi. Direi che questa è un po' la caratteristica della ditta Freyrie.



KALEVI HAKKINEN: 172,413 (1964)



GILDO SIORPAES: 171,919 (1965)

# L'UOMO E LA VELOCITA'

Coraggio più fusione sempre migliore del mezzo, consentono incredibili records sulla terra, sull'acqua e sulla neve.

di Duilio Tasselli

Nell'era in cui tutto si muove di corsa, non è pensabile che anche le manifestazioni più pacifiche prendano un passo diverso. Vi è la corsa all'oro, agli armamenti, al... cinese e così pure nelle discipline sportive la lotta uomo-uomo ha lasciato maggiore spazio e comprensione ad una lotta più serrata tra uomo e macchina, tra uomo e condizione tecnica e tra uomo e cronometro.

Ovviamente questa è una forma di combattimento che comporta un maggiore numero di rischi, anche se le soddisfazioni — a prima vista — potrebbero sembrare solo singole. E tutto un mondo che si evolve, così come il modo di pensare. Ci portiamo tranquillamente verso il duemila con un cumulo eccessivo di remore e timori.

L'avvento della perfezione tecnica come condizione senza la quale la vita non si evolve è un dato incontestabile.

Nell'ambito più espressamente sportivo numerosi dati ci confortano in questa tesi. Una lunga teoria di primati che ai più paiono « senza senso », accrescono invece il valore-uomo e fanno ammirare maggiormente la perfezione tecnica sino ad ora raggiunta. Mirabile la velocità che l'uomo ha raggiunto nel 1968 e traendo vantaggi dalla propria costituzione fisica e sfruttando con abilità i mezzi sempre più perfetti che gli vengono messi a disposizione. In questo caso una duplice constatazione da fare. I tempi realizzati da uomini e mezzi in condizioni completamente antitetiche.

La prima quando l'uomo od il mezzo debbono sfruttare da « fermo » la loro potenza e la loro abilità, la seconda, quando « lanciati » esprimono il meglio possibile — ma sempre passibile di miglioramenti ulteriori.

Comunque, per non perderci in meandri eccessivi, possiamo fare una disamina piuttosto particolareggiata dei soli primati « lanciati » e che abbiano come distanza base il chilometro.

Le specialità che possono vantare primati in tale senso non sono così numerose come in un primo tempo potrebbe sembrare. Esse infatti riguardano l'automobilismo, il ciclismo, il motociclismo, la motonautica, lo sci nautico e lo sci alpino. Ovviamente per quanto riguarda determinate prove si devono considerare in « assoluto », cioè senza limitazione alcuna di cilindrata. In questo senso piuttosto particolare è il mezzo con il quale lo statunitense Breedlove sulla

pista levigatissima di Salt Lake a Bonneville, ha stabilito il record assoluto di velocità terrestre con Km. 848,653. Infatti lo statunitense si è avvalso di un « aereoautopiano ». In pratica di un aereoautopiano con tre ruote, le cui caratteristiche principali erano date dallo studio particolare degli alettoni, che impedivano un possibile decollo.

Tale record viene considerato valido sia da un punto di vista motociclistico che automobilistico, con la denominazione di record per « turbo-jet » a tre ruote. Figurativamente è da rappresentarsi con la sagoma agile e sfuggente del famosissimo aereo-record statunitense « X-15 ».

Per rimanere sulla terra, con un secondo primato di velocità, si deve considerare il record motociclistico di Johnson, sempre stabilito a Bonneville (la particolarità del Salt Lake — pista dove vengono effettuati tutti i primati più « pazzi » — è data dal fatto che si tratta di un « fu » lago salato il cui fondo, adattato in modo particolare presenta limiti di scorrevolezza, mai riscontrati in alcuna altra pista, ma soprattutto offre misure di lancio e di frenata notevolissime — in ragione di 6-8 chilometri —, dove valendosi di un mezzo potentissimo e carenato in modo aerodinamico, per eliminare il più possibile tutti i « freni-naturali » (aria frontale, e vortici dovuti dalla sua stessa velocità), ha stabilito su due ruote il record di Km. 361,410.

In questo caso i primati di velocità stabilita su terra, vanno riducendosi, anche se in ogni specialità rappresentano quanto di più umanamente impensabile.

Si ha infatti il primato sugli sci, di Luigi Di Marco, che sfiora i Km. 175, e molto probabilmente il 15 luglio prossimo potrà venire migliorato, anche perchè nuovi mezzi tecnici sono stati studiati per tale tentativo. Si tratta in definitiva di una impresa che fonde mirabilmente il coraggio dell'uomo con la tecnica sempre più progredita. Mentre nell'esame possibile dei primati di velocità valendosi di mezzi meccanici il coraggio dell'uomo è sempre legato ad un fattore puramente imponderabile che alberga nel « mezzo ».

Sempre su terra, e sempre sulle due ruote, il primato del KL nel « ciclismo » si divide nelle due categorie: dilettantistico e professionistico. Entrambi non potevano non essere realizzati che sull'anello « magico » milanese del Vigorelli, che senza dub-

bio sino a qualche anno fa ha rappresentato il gioiello tecnico sul quale ogni impresa sportiva — legata ovviamente alle capacità dell'uomo — era possibile. Sia il dilettante — Tommaselli — che il professionista — Morettini — hanno fatto registrare tempi-limite di indiscusso valore. Per il primo, ci si avvicina ai 57 chilometri orari, mentre con il secondo questo muro è valicato di oltre 500 metri. Il valore tecnico dell'impresa è assai elevato, tant'è vero che entrambi i primati resistono da quasi nove e otto anni.

Dall'elemento terra, all'elemento acqua, con problemi tecnici assai differenti da affrontare. Il materiale-uomo indiscutibilmente presenta lo stesso valore, mentre il problema tecnico è di più vasta portata. Ciò non toglie che per quanto riguarda la motonautica il record sia di tutto rispetto, ed anzi, valendosi dei motori a reazione si ottengono primati da capogiro. In questo caso lo statunitense Hustler è riuscito a viaggiare lo scorso anno a Km. 459 migliorando i primati che lo sfortunato inglese Campbell (deceduto sulla base misurata del lago Conistone in un tentativo-record) deteneva da parecchi anni. La propulsione subacquea ottiene sempre medie elevatissime ma di gran lunga inferiori, della « reazione ». In questo settore, è di Duby (anch'egli statunitense) il primato, con la velocità di Km. 322,54.

È proprio dello scorso anno, l'inaugurazione dei primati anche con gli sci sull'acqua. In un certo senso impensabili i Km. 191,166 di Stearns su monosci. Lo statunitense, al Marine Stadium di Long Beach, avvalendosi di un mezzo di traino di 850 hp. ha raggiunto tale velocità aprendo nuovi orizzonti in un campo sino a quel momento poco esplorato. In tutti questi primati presi in considerazione, il coraggio dell'uomo si fonde mirabilmente con la tecnica sempre più perfetta che avvalendosi del « mezzo-uomo » può ottenere miglioramenti in tutti i campi. Infatti il primato è una delle espressioni marginali di tutta una serie di tentativi. Non si deve in un certo senso pensare che il « record » sia fine a se stesso, ma va considerato in un ambito maggiore che comprende lo sviluppo tecnico-commerciale-espansionistico ed anche se vogliamo pubblicitario di un prodotto che su scala industriale serve anche a coloro che reputano tali primati « senza senso ».

## Il tetto del KL negli altri sport



### ● AUTOMOBILISMO

turbo jet: (3 ruote) Breedlove (USA) a Bonneville Salt Lake nel 1964, media Km. 848,653



### ● MOTOCICLISMO

su Triumph da 667 cc.: W.A. Johnson (USA) a Bonneville Salt Lake nel 1962, media Km. 361,410



### ● MOTONAUTICA

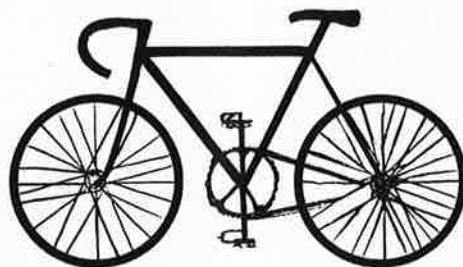
a reazione: Hustler (USA) su Lee-Taylor il 30 giugno 1967, media Km. 459

a propulsione subacquea: Ray Duby (USA) su Miss U.S.1 nel 1962, media Km. 322,54



### ● SCI NAUTICO

su monosci: Chuck Stearns (USA) al Marine Stadium di Long Beach, 1967, media Km. 191,166



### ● CICLISMO

dilettanti: Tommaselli (I) al Vigorelli-Milano il 2 ottobre 1959, in 1'03"4/10 media Km. 56,844

professionisti: Morettini (I) al Vigorelli-Milano il 26 luglio 1961 in 1'02"6/10 media Km. 57,507



### ● IL SUPER-JET

il 4 ottobre 1967 l'aereo statunitense « X-15 » ha raggiunto la velocità di 4534 miglia (Km/h 7.295)

## ALBO D'ORO

1964 Luigi Di Marco	ITA	174,757
1964 Bruno Alberti	ITA	174,165
1964 C.B. Vaughan	USA	173,493
1964 Edoardo Agreiter	ITA	173,326
1965 Ludwig Leitner	BRD	172,744
1964 Ivo Mahlknecht	ITA	172,496
1964 Kalevi Hakkinen	FIN	172,413
1965 Walter Mussner	ITA	172,084
1964 Yuichiro Miura	JAP	172,084
1965 Gildo Siorpaes	ITA	171,919
1965 Radim Kolousek	TCH	171,591
1963 Richard Dorwoth	USA	171,428
1965 Bruno De Zordo	ITA	171,346
1964 Heini Messner	AUT	171,265
1964 Roby Gasperl	ITA	170,940
1967 Teresio Vachet	ITA	170,859
1963 Alfred Planger	BRD	168,224

### FEMMINILE

1964 Christl Staffner	AUT	143,027
1963 Eman. Spreafico	ITA	127,659
1963 Eliane Brenaud	FRA	126,400
1960 Sara Gregorini	ITA	126,315
1960 Adriana Buffa	ITA	109,009

### JUNIORES

1964 Antonio Sperotti	ITA	142,743
1963 G.D. Battistello	ITA	116,883
1963 Paolo Bich	ITA	116,883
1963 Bruno Ottini	ITA	116,883

## KL 1967

1. Vachet Teresio	ITA	170,859
2. Alberti Bruno	ITA	170,777
3. Leitner Ludwig	BRD	169,224
4. Hakkinen Kalevi	FIN	166,898
5. Sperotti Antonio	ITA	166,281
6. Kolousek Radim	TCH	165,745
7. De Biasio Beppe	ITA	165,669
8. Siorpaes Gildo	ITA	164,533
9. Vogler Franz	BRD	164,009
10. Rohr Peter	SUI	163,385
11. Petrik Lubos	TCH	163,339
12. Casse Alessandro	ITA	163,265
13. Prinzing Gerhard	BRD	162,454
14. Compagnoni M.	ITA	161,943
15. Colò Gabriele	ITA	161,218
16. Fersch Dieter	BRD	161,434
17. Compagnoni G.	ITA	159,574
18. Schalber Rudi	BRD	159,574
19. Killy Jean-Claude	FRA	158,660
20. Lacroix Leo	FRA	158,311
21. Voitech Jan	TCH	155,911
22. Sommariva Livio	ITA	155,844
23. Heckeimiller Sepp	BRD	154,572
24. Masa Jaroslav	TCH	153,977
25. Plangger Alfred	BRD	153,714
26. Buhman Willi	BRD	152,931
27. Anzi Aldo	ITA	150,627
28. Jamnik Tomaz	JUG	149,625
29. Zampedri Franco	ITA	149,253
30. Gorjanc Janez	JUG	148,698
31. Maccari Bruno	ITA	148,392
32. Schmid Harry	SUI	146,639
33. Giovanoli Dumeng	SUI	146,460
34. Moser Helmut	ITA	141,453
35. Strohmeier Ehrard	BRD	139,643
36. Wurner Pepi	BRD	137,457
37. Rieger Max	BRD	135,849
38. Sonnenberger G.	BRD	134,228

*La 18ª Assemblea generale della  
FISI placata dal tintinnò delle  
quattro medaglie d'oro di Grenoble*

# LA BATTAGLIA DELLE 1000 LIRE

di Ferdinando Mariani

**I**l dolce tintinnò delle quattro medaglie d'oro conquistate a Grenoble ha decisamente placato lo svolgimento della diciottesima Assemblea generale della FISI tenutasi a Cesenatico l'1 e 2 giugno scorso. Non vi sono state battaglie elettorali; le polemiche, al più, per questioni personali ma sempre molto blande.

La mancanza di uomini nuovi disposti a reggere le sorti federali per il prossimo quadriennio ha portato solo alla superficiale critica degli argomenti compresi nella lunga e meditata relazione bili. La situazione dello sci alpino italiano, drammatica dopo presidenziale. Critiche improvvisate e quindi facilmente replica-Innsbruck, alimentata da caute speranze dopo Portillo, è ritornata al punto di partenza dopo i decimi Giochi invernali di Grenoble.

Le redini sono state nuovamente affidate all'ing. Conci, con alla vice-presidenza i confermati Vaghi e Cimini; in vece del maggiore Picco è entrato Durissini. Rivoluzionato il Consiglio federale che è ora così composto: Emilio Pedrazzini, Arialdo Borlandelli, Claudio Battisti, Gastone Dei Mas, Pierluigi Cocconi, Cesare De Matteis, Giuseppe Catalani. Una sola conferma, pertanto: Claudio Battisti.

L'Assemblea, nel complesso, è apparsa impreparata ad affrontare e risolvere i problemi agonistici dello sci italiano. L'assenteismo voluto o naturale di molti delegati ha fatto sì che molti problemi di fondo siano stati appena sfiorati senza alcuna indagine. L'Assemblea ha vivacemente reagito allorchè si è parlato di soldi, di maggiori sforzi da parte di tutti i soci e delle società per contribuire alle scarse risorse economiche federali.

Ma ecco, in sintesi, relazioni e repliche.

L'Assemblea viene aperta nei saloni della Azienda autonoma di soggiorno di Cesenatico in una mattinata fredda con il cielo che promette acqua. Promessa mantenuta in giornata. Operazioni preliminari, premiazione degli atleti e lettura della relazione del presidente Conci e dei presidenti delle Commissioni.

Il primo a prendere la parola, nel lungo pomeriggio di lavori, è Vittorio Strumolo.

Il suo esordio: «Ho vinto una medaglia d'oro; io ci credevo gli altri no. Ho vinto io, hanno perso gli altri. Per continuare sulla strada intrapresa occorrono soldi, tanti soldi per propagandare lo sci nordico, che nel fondo e nella combinata ha buone possibilità di affermazione. Nel salto, la situazione è diversa in quanto mancano gli atleti ed è necessario un programma che invogli i valligiani a saltare: ci sono trampolini e ci sono tanti sci: 100 ancora in giacenza, troppi».

Un delegato, Codolini (Valle Maira) chiede che sia maggiormente curato il fondismo femminile.

Bruno, ribadisce a sua volta che le ragazze ci sono ma che è stata sempre impedita loro una vera preparazione per ben figurare nelle gare internazionali. Chiede all'Assemblea che cosa deve fare perchè la FISI si interessi del fondismo femminile e si domanda se deve fare una federazione autonoma.

Esaurito l'argomento sci nordico si passa al bob. Galli auspica che in seno al CF vi sia il presidente della Commissione bob e raccomanda Eugenio Monti per la carica di Commissario tecnico. Anche Righini, in nome delle società bobistiche (in minoranza rispetto a quelle dello sci) rinnova la richiesta di un rappresentante del bob in seno al CF.

Ed eccoci allo sci alpino, al clou del programma. Nogler e Plattner, fra i delegati, assumono l'aria dell'imputato in attesa del processo. Attendono gli strali più o meno avvelenati e sono pronti a difendersi. Vana attesa. Nessuno si preoccupa di loro nè per elogiare il pur grande lavoro svolto nè per crocefiggerli.

Il primo intervento è di Carlo Fabi (Sci Club Asbestos) che richiede la presentazione di programmi e di garanzie personali da parte dei candidati al CF, auspica poi la completa autonomia degli atleti nella scelta del materiale e nei criteri di preparazione e di partecipazione alle gare. Aggiunge, inoltre, di essere favorevole alla costituzione di un sindacato atleti.

Si leva poi la voce dell'atleta (Marisella Chevallard) il cui estratto della lunga relazione viene pubblicato in queste stesse pagine. Plattner interviene pregando il nuovo CF di farsi consegnare la relazione e di studiarla attentamente.

Righini, dal canto suo, sostiene che i materiali italiani non sono gli ultimi del mondo e accusa tacitamente la Federazione di non aver saputo ben scegliere.

E la volta di Bruno Angelini il quale, telegrafico, informa l'Assemblea che in Italia ci sono molti buoni allenatori di sci alpino. Sono pronti e chiede che siano messi alla prova.

Sale sulla pedana Rolly Marchi per riferire quanto l'editoria italiana e qualche casa industriale spendono ogni anno a favore dell'attività giovanile, e cita le grandi manifestazioni sciistiche (Topolino, Coca Cola, Corriere dei Piccoli, Nordica) che attirano centinaia di futuri campioni. Auspica che la Federazione non boicotti queste iniziative ma le appoggi. Dello stesso avviso sono Maria Grazia Moneta Marchelli e l'avv. Assirelli (Cortina). Contrario è De Matteis (Sportinia) secondo il quale la Federazione non deve più dare all'iniziativa privata l'organizzazione di titoli nazionali per categorie giovanili. Chiede, anzi, l'abolizione di questi titoli.

L'assemblea si anima pro e contro ma, alla fine, non viene presa alcuna decisione. Esaurita la parte concernente le Commissioni agonistiche vi è la replica di Conci che è d'accordo con tutti, ma circa le richieste di maggiori fondi non può fare altro che passare la... palla alle sue spalle dove siede G.B. Fabjan, rappresentante del CONI.

L'attesa, per quanto poteva essere detto sulla Val Gardena, sui Campionati Mondiali del '70, è delusa dall'intervento di Malpassi che si limita ad illustrare la mancanza di fondi per la organizzazione dei campionati.

L'argomento è poi «Stampa e FISI». Rolly Marchi propone che l'organo ufficiale della FISI ritorni un foglietto di semplice informazione ai soci sulla falsariga di quello che viene fatto dalla federazione atletica leggera. Oppure, dice, si faccia una grande rivista altamente tecnica. L'ufficio stampa dovrebbe essere poi retto da un giornalista «full-time». Pietroni, rilevata l'insufficienza delle comunicazioni stampa nel quadriennio, fa la pubblicità al proprio periodico.

Lo scrivente, in base all'esperienza, chiede la parola per sostenere che la federazione debba fare solo il bollettino di informazione in quanto non può trasformarsi in Casa editrice non avendo nè capacità nè mezzi. Circa l'Ufficio stampa ritiene che non debba essere retto da alcun giornalista (per il contrasto fonti di informazione e rapporti con i colleghi) ma da un consigliere che possa meglio seguire la linea adottata di politica federale.

Seguono altre relazioni di minore importanza fino al punto cruciale dei lavori: la mancanza di fondi e le proposte per trovare il denaro che ognuno cerca.

È la volta di G.B. Fabjan, il quale sottolinea il fatto che in ogni relazione, accanto alla richiesta di maggiori fondi, si sia avanzata la proposta di chiedere « maggior denaro al CONI ». « E, questo, — dice il dottor Fabjan — un ritornello che sento da ogni Federazione. Il CONI è stato abbastanza munifico nei confronti della FISFI e non si può chiedere altro. Speravo proprio, conclude, che trovaste altre soluzioni ai vostri problemi al di fuori di quelle di bussar cassa al CONI. I fondi del CONI provengono esclusivamente dal Totocalcio; quindi: volete più soldi, giocate di più al Totocalcio ».

Bocciata la proposta avanzata da Bonvini di inserire l'assicurazione RCT nella tessera federale, si giunge alla relazione di Rolly Marchi di aumentare la tessera federale da 1000 a 2000 lire per il rinsanguamento delle casse federali.

È a questo punto che l'Assemblea si desta e partecipa compatta al dibattito. Si piange miseria, si parla di fuga di soci, di impossibilità di sopravvivenza per gli sci Club. Dall'altra parte si fa rilevare che lo sport dello sci è costoso e che per lo sciatore attivo, considerati i vantaggi che offre la tessera FISFI, mille lire annue non sono un grande sforzo.

Si cercano compromessi. Mille lire in più per lo sciatore-turista; quota vecchia per tutti coloro che disputano gare, a qualsiasi livello.

Altre proposte: suddividere gerarchicamente gli sci Club. Quelli poveri e quelli ricchi. I primi « esenti da tassa »; gli altri no. Vengono portati casi di cinque o sei iscritti alla FISFI per famiglia. Presidenti di sci Club sostengono di avere risposto con grandi sacrifici all'appello federale di portare nuovi soci e di non essere in grado di farne altri. Strumolo, allorché sale in pedana, è fuori di sé e accusa l'assemblea di scarsa comprensione nei confronti dei problemi dello sci.

Viene proposto e deciso di sospendere la discussione per l'elezione del presidente. Fumata bianca: Conci con 735 voti, 157 le schede bianche, le altre disperse. Mariuccia Besesti (factotum della FISFI) batte per un voto (14 a 13) Bonvini (Segretario Generale) e di ben 12 voti sia Sofia Loren, che De Gaulle e Mao Tse Tung. Vice-presidenti, come si è detto, Omero Vaghi, Duilio Durissini, Sergio Lamberto Cimini.

I lavori riprendono domenica mattina e si riprende la battaglia per le mille lire.

Altre proposte. Aumentare le quote di affiliazione e di riaffiliazione, tassare a mo' di Vanoni gli sci Club proporzionalmente alla loro manifesta importanza, ridurre a 500 lire l'aumento, a 300 e così via.

Qualcuno avanza l'ipotesi che in caso di aumento si verrebbero a perdere molti soci che non rinnoverebbero la tessera.

Si constata poi che su mille lire di tessera alla FISFI restano 50 lire (secondo alcuni) o perde 50 lire (secondo altri). Si intrecciano gli interventi e le repliche, soprattutto da parte di delegati di sci Club di pianura, alcuni dei quali scoprono, con stupore, che numerose organizzazioni turistiche « sfruttano » il nome della FISFI. Le discussioni si protraggono sino alle 11,45 allorché con il voto per i consiglieri, i delegati esprimono il loro parere anche sulle varie proposte presentate.

Vince questa, per 653 voti favorevoli, 405 contrari, 9 dispersi.

Tessera federale: da lire 1000 a 1500.

Affiliazione: 10 mila (invece di 2 mila, più 2000 di stampati).

Riaffiliazione: 5 mila (invece di 2 mila).

Con la nomina dei nuovi componenti il CF, si conclude l'assemblea con i ringraziamenti di Conci e il suggerimento, visto l'andamento un po' confuso dei lavori, con troppi interventi simili o similari, di proporre per l'avvenire assemblee primarie e secondarie per discutere solo argomenti validi qualitativamente.

Poche ore dopo l'elezione del nuovo CT, conferenza stampa dello stesso in cui vengono segnalati i presidenti di Commissione: *sci nordico*: Vittorio Strumolo; *bob*: Cesare Bonvini e C.T. Eugenio Monti; *slittini*: Luigi Rogen e, bomba finale, responsabile per lo *sci alpino*, con contratto quadriennale, Jean Vuarnet, coadiuvato da Gaston Perrot. Conci risponde al fuoco di fila dei giornalisti e alla fine sostiene la piena e cosciente responsabilità del neo eletto CF per il quadriennio auspicando una maggiore collaborazione reciproca con la stampa. Un'ultima elezione: Angelo Vergani è il nuovo segretario generale della FISFI e subentra a Cesare Bonvini che lascia l'incarico per raggiunti limiti di età.

## UN'AZZURRA A CESENATICO



## VITTORIA ALL'ITALIANA

*Marisella Chevallard, alla vigilia della laurea e dei fiori di arancio, ha portato in Assemblea una ventata di freschezza esprimendo con la sua lunga e dettagliata relazione, le opinioni di un'atleta. Il titolo della relazione, contenuta in dieci fogli dattiloscritti, è « Analisi di alcuni problemi dello sci italiano », di cui diamo uno stralcio, capitolo per capitolo.*

**PREMESSA** — Mens sana in corpore sano. L'atleta deve poter ragionare con la sua testa e non deve essere frustato, neppure moralmente, perché ottenga maggiori risultati.

**TECNICA** — Niente teoria ma solo applicazione pratica. Insegnare lo sci agonistico nelle scuole, non imitare (un anno dopo) le tecniche altrui.

**METODO DI ALLENAMENTI** — Da svolgere sempre su terreni disagiati e difficili affinché le gare appaiano poi facili.

**ALLENATORE IDEALE** — Una persona intelligente che sappia risolvere qualsiasi problema o trovare chi è in grado di risolverlo.

**MATERIALE** — Scarsa assistenza in gara, auspicabile un camion-officina come quello della Rossignol. I materiali italiani sono buoni ma non ottimi. La Federazione non deve sottoporre a sforzi le fabbriche perché migliorino i materiali e poi chiedere loro anche un compenso. È la federazione che deve contribuire con mezzi e tecnici alla fabbricazione di materiale migliore.

**ATLETI** — In Italia si corre — purtroppo — per battere il compagno, per essere il primo degli altri italiani.

**ALLENATORE** — Sembra un giudice in questa lotta fratricida.

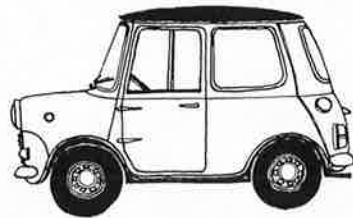
**MEDICO** — Dovrebbe anche essere in grado di fare da *trait-d'union* fra allenatori ed atleti.

**TRASFERTE** — L'ideale sarebbe viaggiare senza bagaglio con il pullmino con attrezzi e bagagli che ci preceda nella località sede di gara. Le lunghe trasferte sono massacranti.

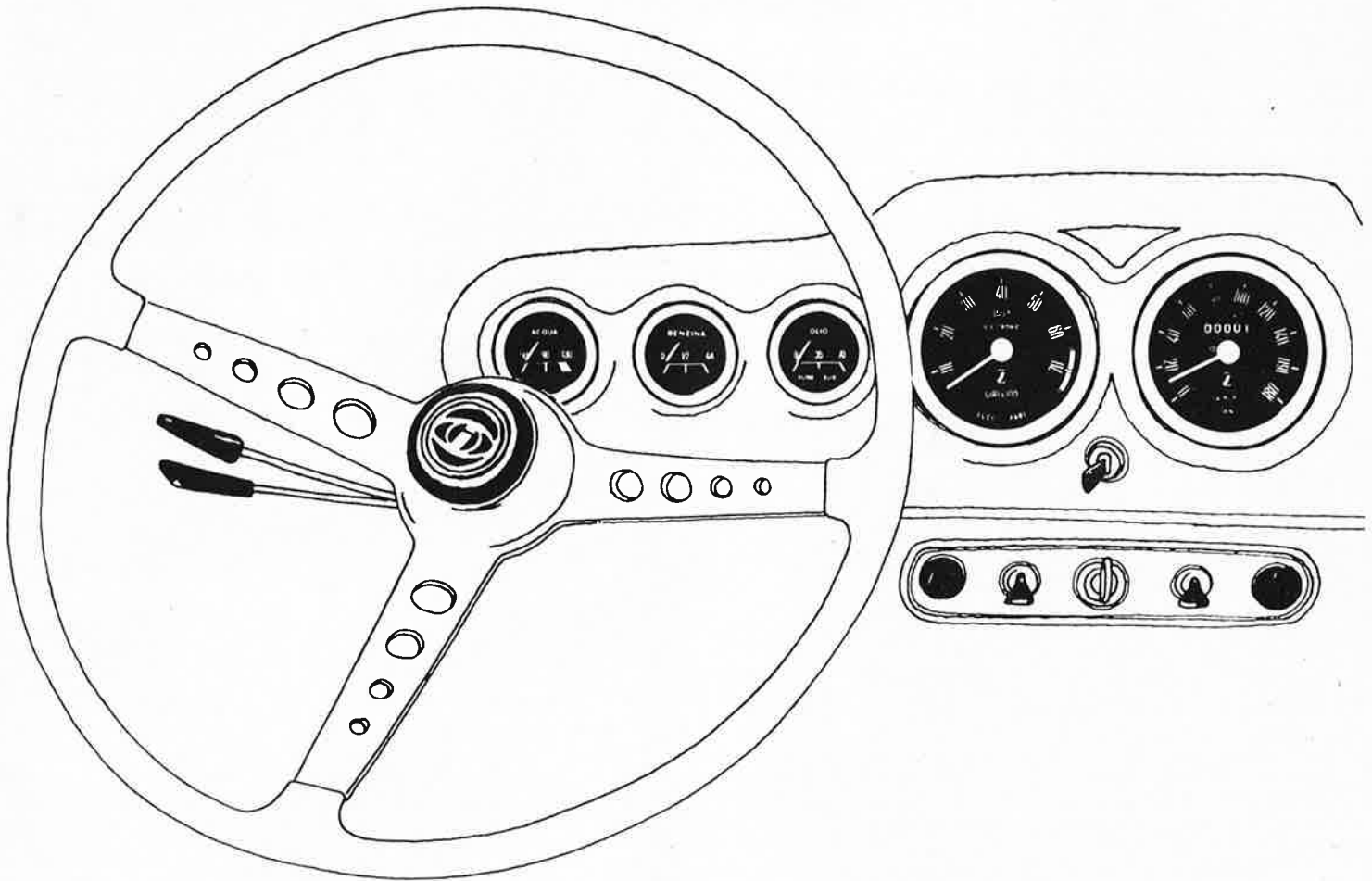
**PROBLEMA ECONOMICO** — Anche se ci sono pochi soldi non vi è dubbio che vi è sempre il miglior modo di spendere il denaro.

**PROFESSIONISMO** — La Federazione dovrebbe lasciare ad ogni atleta la possibilità di accordarsi personalmente con gli industriali.

**SINDACATO ATLETI** — Auspicabile per la tutela degli interessi degli atleti (assicurazione anche) che possa discutere con la Commissione tecnica, con lo stesso Consiglio federale, con gli allenatori.



**non desiderare  
la MINI d'altri!**



# **l'emozione della guida sportiva**

Desiderare una Mini Cooper è più che naturale, specialmente ora che è stata migliorata nelle finiture ed arricchita nella strumentazione che comprende anche il contagiri elettronico. Ma non è sogno irraggiungibile perchè il prezzo è invitante per un'auto dalle caratteristiche così eccezionali: cilindrata 998 cc- potenza 56 CV - sospensioni brevettate Hydrolastic - freni a disco con servofreno - pneumatici a larga sezione - chilometro da fermo in 38,1" e oltre 145 km/h!

# **MINI COOPER**

# **INNOCENTI**





PASSO DELLO STELVIO: L'INVERNO IN ESTATE

QUEST'ESTATE  
SUGLI SCI  
DOVE, COME  
QUANDO  
E... QUANTO

# NEVE A FERRAGOSTO

di Mario Cotelli

**D**ove andiamo a sciare quest'estate? Il formulatore di una richiesta del genere era passibile solo pochi anni fa di ricovero immediato al neurodelirio. Lo sci allora veniva considerato solo ed esclusivamente come sport tipicamente invernale e la stagione si protraeva da S. Ambrogio sino a S. Giuseppe o a Pasqua, se questa festività era « bassa » cioè a fine marzo.

La continua domanda di appassionati che richiedevano la possibilità di praticare il loro sport preferito lungo una stagione più ampia, ha determinato, da parte delle stazioni favorevolmente dotate da madre natura, la necessità di impostare un programma più vasto e di aprire a un numero sempre maggiore di appassionati la possibilità di sbizzarrirsi a loro piacimento per tutto l'anno. Nato allo Stelvio attorno agli anni trenta, più come scuola di sci alpinismo che non nel senso moderno del termine, lo sci estivo si è andato lentamente evolvendo fino agli anni 50 per assumere nell'ultimo ventennio proporzioni imponenti.

La cifra di soli 45-50.000 sciatori estivi è ancora limitata rispetto alle centinaia di migliaia di invernali ma rappresenta una quantità davvero astronomica se rapportata a pochi anni fa, quando una scuola estiva apriva alla fine di giugno e già ai primi di settembre chiudeva i battenti ed i clienti si potevano contare sulle punte delle dita. Al giorno d'oggi, invece, l'organizzazione di queste moderne aziende turistiche si protrae per oltre cinque mesi, dal 20 maggio ai primi di novembre.

## ORGANIZZAZIONE

**L**a settimana bianca è nata d'estate. Sono state le scuole estive che, per prime, hanno lanciato il sistema di vacanze sulla neve all'insegna del tutto compreso. Gli stessi albergatori e gestori si sono accollati in proprio l'organizzazione diretta di tutto l'apparato turistico, dalla pensione ai maestri, ai mezzi meccanici. In questo modo si è potuto spuntare un prezzo abbastanza conveniente che ha determinato il primo impulso verso l'affermazione di questo tipo di turismo. Sulla falsariga delle prime scuole dello Stelvio, sono poi sorte, anche in altre zone, nuove organizzazioni aventi le stesse caratteristiche per cui oggi giorno, chi vuole andare a sciare d'estate, non ha che l'imbarazzo della scelta della località, in quanto in ogni stazione esiste il medesimo tipo di strutturazione su una base settimanale.

L'insegnamento dello sci è articolato sulle lezioni collettive con classi di una decina di allievi e si protrae per sei giorni alle dipendenze dello stesso maestro. A fine settimana la gara premia il migliore della classe con diploma e distintivo.

## TIPI DI NEVE

**E'** molto dibattuto il problema se dia maggiori frutti, ai fini didattici, lo sci estivo che non quello invernale. Le caratteristiche diverse dell'ambiente fanno propen-

dere per una soluzione piuttosto che per l'altra. È innegabile che d'estate ci si trovi di fronte a tipi di neve particolarissimi che determinano per lo sciatore delle situazioni non riscontrabili d'inverno. Anche se si scia ad oltre 3000 metri il sole di giorno e il freddo intenso di notte modificano profondamente lo stato nevoso per cui si passa dalla neve ghiacciaticissima e a blocchi alla mattina presto, alla neve bagnatissima e poco scorrevole delle prime ore del pomeriggio. Questa circostanza, che in un primo momento potrebbe far apparire poco fruttifero lo sci estate, se meglio analizzata mette in risalto i grandi vantaggi che questi tipi di neve possono offrire.

Abituandosi a sciare, infatti, sui più disparati pendii con condizioni che cambiano da un'ora all'altra si riesce a superare certi ostacoli tecnici insuperabili in altre situazioni. L'andamento continuo del sistema di portare gli sci alle circostanze ambientali, determina nello sciatore una più pronta e redditizia sensibilità che giova all'affinamento tecnico. Se ci si abitua alle condizioni peggiori è ovvio che nelle situazioni ottimali si debba riuscire a superare qualsiasi ostacolo. Chi non conosce lo sci estivo non deve però credere che sempre si debbano trovare le condizioni non brillanti di neve prospettate prima. D'estate, al contrario, nelle giornate favorevoli, si può provare l'ebbrezza del fuori pista su neve dura che tiene la presa di spigolo e non affonda sotto il peso dello sciatore. Sono queste le condizioni migliori per fare dello sci; tutto riesce facile. Anche il dilettante (cannibale) in queste situazioni crede di essere Killy. Ho visto dei princi-

pianti, dopo solo quattro o cinque giorni che portavano gli sci, urlare di gioia nello scendere sui lievi declivi dell'immenso ghiacciaio con condizioni di neve favolose che facilitavano la messa in pratica della curva, senza ostacoli di sorta che si opponevano alla loro discesa data l'ampiezza della pista non obbligata. Non è retorica. Io stesso, che faccio dello sci la mia professione e che quindi dovrei essere tetragono a qualsiasi forma di esaltazione, in quelle circostanze ogni volta provo delle situazioni spirituali nuove. Purtroppo però queste non sono delle giornate con frequenza ricorrente per cui, come in qualsiasi vacanza, bisogna avere la fortuna del tempo.

Per quanto riguarda la scelta del periodo per lo sci estivo è senz'altro da preferire o l'inizio stagione nel giugno, in cui si ha la certezza in generale di un buon innevamento in ogni località senza pericolo di crepacci, oppure nel mese di settembre-ottobre quando le precipitazioni, che sui tremila metri dopo il 10 di agosto sono generalmente a carattere nevoso, hanno ripristinato un buon fondo e coperti i crepacci apertisi nei mesi precedenti.

## CONSIGLI

L'equipaggiamento è lo stesso invernale. Se non si vuole rimanere congelati sul ghiacciaio è bene quando si esce dall'albergo attrezzarsi come se si andasse a sciare con temperature inferiori allo zero. Si è sempre in tempo a togliersi di dosso indumenti pesanti se il tempo dovesse mantenersi al bello. Ma non si riuscirebbe ad ovviare al freddo improvviso o a subitane burrasche, qualora ci si sia avventurati senza adeguato equipaggiamento. D'estate, a quelle quote, il tempo può infatti cambiare da un momento all'altro, repentinamente senza che nessuno se lo aspetti. Non

si lasci inoltre lo sciatore estivo allettare dalla voglia matta di sciare nei primi giorni quando non si è ancora assuefatto all'altitudine. La rarefazione dell'aria provoca brutti scherzi, dall'aumento della fatica alla difficoltà di smaltire con una certa facilità la stanchezza. È quindi consigliabile un certo acclimatemento prima di lasciarsi trasportare dalla voglia di strafare. Siate poco i primi due giorni, abituatevi all'altitudine se non volete trovarvi a metà settimana senza energie e con le gambe a pezzi.

## LE LOCALITÀ

Non esiste che l'imbarazzo della scelta per chi vuole intraprendere lo sci estivo. Iniziamo dal Piemonte. Sul ghiacciaio del Sommeiller, in territorio francese ma raggiungibile con una carrozzabile di 25 km. da Bardonecchia, funziona da alcuni anni una scuola di sci sotto la direzione di Piero Bosticco. Scuola che si avvale della collaborazione dei maestri di Bardonecchia e che ha la propria sede al Rifugio Ambin,

Nell'incomparabile scenario del Bianco con sede presso il rifugio Torino, direttamente raggiungibile mediante l'imponente funivia che attraversa da Courmayeur a Chamonix il più ampio massiccio alpino, è aperta d'estate sotto la direzione di Lorenzo Paris la scuola di sci del Monte Bianco. Due skilift dietro il Flambeaux e due sul Colle del Gigante sono al servizio degli appassionati che possono anche discendere lungo la Vallée Blanche. Per l'alloggiamento, oltre che presso lo stesso Rifugio Torino, sono possibili combinazioni negli alberghi di Courmayeur e di Entreves

Recentissima è invece l'apertura della scuola di sci del ghiacciaio del Rutor sopra La Thuile che è diretta da Franco Moretti.

Le ampie possibilità sciistiche del Plateau Rosà sono note a tutti. Alloggiando presso gli stessi alberghi di Cervinia è agevole raggiungere i 3500 metri della immensa conca ai piedi della più caratteristica cima del mondo mediante tre veloci funivie. L'attrezzatura degli skilifts è delle migliori, i prezzi, invece, un po' meno. Notevole il contributo pubblicitario offerto alla località dagli audaci che ogni estate si lasciano scendere su un levigatissimo pendio, non sempre a dire il vero, nel tentativo improbabile di raggiungere i 200 all'ora durante la settimana del Kilometro lanciato. La scuola di sci del Cervino è diretta da Giuseppe Hérin. A Cervinia esiste pure una sezione dell'organizzazione Piromano.

La pace dei massicci montani più imponenti delle Alpi come il Bianco e il Cervino come abbiamo visto è stata violata dalla costruzione di imponenti complessi funiviari con grave disappunto degli ultimi epigoni della retorica della montagna che si scagliano, moderni don Chisciotte, contro i mulini a vento rappresentati dagli speculatori che offendono a parer loro la maestosità delle Alpi e contaminano il candore delle nevi. Nemmeno il Monte Rosa, quindi, è stato escluso da questa corsa verso il turismo di massa che ha rappresentato la sola via di uscita verso il rallenta-



IL RIFUGIO CASATI AL CEVEDALE

mento al progressivo spopolamento delle valli. Questo massiccio è stato attaccato da due parti: dalla Val Sesia e da Macugnaga. Da Alagna, con un nuovo imponente complesso funiviario si può raggiungere la Punta Indren dove a 3300 metri è aperta da giugno a settembre la scuola di sci diretta dal maestro Elio Rial. Due skilift retta dal maestro Elio Rial. Due skilifts A Macugnaga invece, lo sci è praticato al passo Monte Moro a 3200 metri di quota.

E veniamo ora allo Stelvio, indiscussa patria mondiale dello sci d'estate. È l'unica località in Italia che negli anni della crisi dell'edilizia non ha sofferto. Proprio in quel periodo, infatti, allo Stelvio erano aperti più cantieri per la costruzione di nuovi alberghi e funivie di quanti non fossero a Milano. Gli ultimi lembi di morena edificabile scoperti dalla neve per soli due o tre mesi all'anno sono stati disputati a colpi di 10.000 lire al metro. In quel periodo, dal momento che a quelle quote si può lavorare soltanto pochi mesi in un anno, non era raro il caso in cui un cliente prendeva possesso della propria camera quando il muratore stava ancora dando gli ultimi tocchi di malta alle pareti. Per fortuna oggi tutto è cambiato e la ricettività che offre lo Stelvio, con oltre 1000 posti letto, è certamente la migliore che si possa trovare a quella quota. Cinque sono le scuole di sci che fanno capo ad altrettante organizzazioni ed alberghi. Scuola di sci la e che vanta tra il corpo insegnante anche i nomi di Alberti, Angelini, Pedroncelli, Thoni e che fa capo all'albergo Perego, una modernissima costruzione dotata di servizi in ogni camera e che è ubicata direttamente al Passo. Sempre al Passo troviamo la scuola di Pierino Sertorelli che dovrebbe presentare già questa estate alla sua clientela un nuovo albergo al posto del vecchio rifugio. Esiste poi la scuola del

### GLI OLIMPIONICI FRATELLI COMPAGNONI

Vi invitano

## alla Scuola Estiva di Sci del CEVEDALE

(RIFUGIO CASATI metri 3.269)

Turni sett. dal 23 giugno al 15 sett.

Quote:

da un min. di L. 35.000 a L. 41.000

Per informazioni e prenotazioni:

Aristide Compagnoni, S. Caterina Valfurva (Sondrio). Tel. 95.706 (prefisso da Milano 0342) fino al 20 giugno. Tel. 95.507 (prefisso da Milano 0342) dal 20 giugno al 30 settembre. - Club Alpino Italiano, Sezione di Milano. Milano, via Silvio Pellico 6. Telefono 808.421 - 896.971.

# Solo l'imbarazzo della scelta

LOCALITÀ	SCUOLE	ALLOGGIAMENTO	P R E Z Z I			
			BASSA stagione		ALTA	
			min.	max.	min.	max.
<b>Ghiacciaio Sommeiller</b> - m. 3000 Bardonecchia	Scuola sci Ghiacciaio Sommeiller Dir. Piero Bosticco	Rifugio Ambin Ghiacciaio Sommeiller	39.000	—	48.000	—
<b>Colle del Gigante</b> - m. 3400 Courmayeur	Scuola sci « Monte Bianco » Dir. Lorenzo Paris	Rifugio Torino - m. 3400 Alberghi Courmayeur	47.000	56.000	49.000	65.000
<b>Plateau Rosà</b> - m. 3500 Cervinia	Scuola sci « Cervino » Dir. Giuseppe Hérin	Alberghi Cervinia - m. 2000	51.500	85.000	55.500	101.000
	Scuola sci Pirovano Dir. Giuseppe Pirovano	Albergo Monte Cervino - m. 2000	—	58.100	—	58.100
<b>Monte Rosa - Punta Indren</b> - m. 3260 Alagna	Scuola sci « Monte Rosa » Punta Indrem Dir. Elio Rial	Rifugio Vigevano - m. 2881	28.000	—	28.000	—
<b>Passo Monte Moro</b> - m. 2890 Macugnaga	Scuola estiva di sci « Monte Moro » Dir. Lamberto Schranz	Rifugio C.A.I. Malnate - m. 2900	37.500	—	37.500	—
	Scuola estiva « Passo Stelvio » Dir. Veri Confortola	Albergo Perego - m. 2760	40.000	48.000	49.000	59.000
	Scuola sci « G. Sertorelli » Dir. Sertorelli	Rifugio Sertorelli - m. 2760	32.000	36.000	37.000	42.000
<b>Passo Stelvio</b> - m. 2760	Scuola sci « Tibet » Dir. Carlo Schopf	Alberghi Trafoi - m. 1500	—	27.400	—	mezza pens. 28.800
	Scuola sci « Pirovano » Dir. Giuseppe Pirovano	Rifugi Pirovano - m. 3000	40.600	40.500	47.800	57.400
	Scuola sci « Monte Livrio » Dir. Paride Milianti	Rifugi Monte Livrio - m. 3174	39.000	44.000	45.000	59.000
<b>Ghiacciaio del Cevedale</b> - m. 3200 Valfurva	Scuola sci del Cevedale » Dir. Aristide Compagnoni	Rifugio Casati - m. 3200	—	35.000	—	41.000
<b>Ghiacciaio Presena</b> - m. 3000 Passo Tonale	Scuola sci « Presena » Dir. Dorando Zambotti	Alberghi Passo Tonale - m. 1800	—	39.000	—	47.000
	Scuola sci « Ghiacciaio Paradiso » Dir. Soldà	Alberghi Passo Tonale - m. 1800	—	39.000	—	47.000
	Scuola sci « Pirovano » Dir. Giuseppe Pirovano	Albergo Paradiso - m. 1800	—	—	—	49.700
<b>Ghiacciaio Lobbia Alta</b> - m. 3045 Adamello	Scuola sci « Lobbia Alta » Dir. Celso Serafini	Rifugio Lobbia Alta - m. 3045	—	33.000	—	33.000
<b>Ghiacciaio Marmolada</b> - m. 3270 Malga Ciapela	Scuola sci « Malga Ciapela » Dir. Gildo Siorpaes	Alberghi Malga Ciapela - m. 1470	—	46.000	—	55.000

## SCIARE RECOMMENDED HOTELS

### Piemonte

ARONA  
Albergo Ristor. Giardino  
BACENO  
Albergo Valentini  
CALDIROLA  
Grande Albergo La Gioia  
CRISSOLO  
Albergo Bucaneve  
FRABOSA SOPRANA  
Albergo Miramonti  
LIMONE PIEMONTE  
Hotel C.I.T.A.  
SESTRIERE  
Grand Hotel  
Principi di Piemonte  
Gr. Hotel Duchi d'Aosta  
Hotel La Torre

### Val d'Aosta

CERVINIA  
Hotel Petit Palais  
President Hotel  
Hotel Compagnoni

### Lombardia

ABBIATEGRASSO  
Albergo Italia  
APRICA  
Albergo Sangiani  
Baita Adamello  
CASPOGGIO  
Kennedy Hotel  
Albergo Scoiattolo  
LIZZOLA  
Albergo Redorta  
GROMO  
Hotel Spiazzi

PORTO VALTRAVAGLIA  
Rist. Albergo Cacciatore  
TEMU'  
Grand Hotel  
Val D'Avio e Lauro

### Trentino-Alto Adige

CAVALESE  
Hotel Excelsior  
MALE'  
Albergo All'Arco  
MOLVENO  
Hotel Belvedere  
ORTISEI  
Hotel Aquila  
Pensione Elvis  
Albergo Croce d'Oro  
Pensione Arnania  
Pensione La Perla  
Pensione Vanadis  
Pensione Rainell  
PEJO TERME  
Hotel Pejo  
MADONNA  
DI CAMPIGLIO  
Pensione Ariston  
Savoia Palace Hotel  
Pensione Vidi  
PASSO DEL TONALE  
Hotel Miramonti  
SELVA VAL GARDENA  
Sporthotel Gran Baita  
Hotel Laurin  
Chalet Portillo  
Villa Arnica  
Haus Ploner  
Pensione Villa Capriolo  
SAN CANDIDO  
Hotel Orso Grigio  
SANTA CRISTINA  
VAL GARDENA  
Sporthotel Monte Pana

Pensione Villa Pallua  
Pensione Sassolungo  
Pensione Carmen

### Veneto

CORTINA D'AMPEZZO  
Park Hotel Concordia  
CAVIOLA  
Albergo Azalea  
RECOARO TERME  
Albergo Parco Fortuna  
SAN VITO DI CADORE  
Albergo Cima Belprà  
FALCADE  
Grand Hotel San Giusto  
GARDA  
D. B. Hotels

### Friuli - Venezia Giulia

TRIESTE  
Albergo Corso

### Emilia - Romagna

CESENATICO  
Hotel Internazionale  
MODENA  
Ristorante Fini  
Hotel Real Fini  
SALSOMAGGIORE  
TERME  
Hotel Ristorante  
La Guantara  
SESTOLA  
Grande Alb. San Marco

### Liguria

GENOVA  
Hotel Colombia Excelsior  
NERVI  
Hotel Laurin  
ZOAGLI  
Albergo Paradiso

«Tibet» che fa capo Carlo Schoepf e che ha sede a Trafoi sulla sponda atesina dello Stelvio. A quota tremila, a dieci minuti di seggiovia o telecabina, ai piedi della Cima Nagler ci sono i tre rifugi Pirovano, il Piccolo, il Grande e il Nuovo capaci di oltre 300 posti letto. Qui ha sede, sotto la regia dell'accorta e infaticabile signora Giuliana, la più grande organizzazione estiva. Il popolare Piro è invece direttore degli oltre trenta maestri che impartiscono lezioni ai suoi allievi. Più sopra, a 3174 metri sul cuccuzolo del Monte Livrio si ergono i due alberghi sedi dell'omonima scuola di sci che fa capo a Paride Milianti e che vanta tra i proprio maestri oltre al leggendario Zeno Colò anche Zulian, Agraiter, Donei e molti altri. L'imponente attrezzatura degli impianti di risalita garantisce possibilità di sci per tutti i gusti. Una funivia, una telecabina, e otto o nove skilifts (non conosco nemmeno io il numero esatto in quanto ogni anno ne fanno uno o due nuovi) sono al servizio degli allievi delle varie scuole di sci. Curiosità dello Stelvio: è l'unico posto al mondo ove esistano una telecabina e una seggiovia che si intersecano.

Sul Cevedale presso il rifugio Casati ha sede la scuola di sci



CAMPI DI NEVE AL LIVRIO

diretta da Aristide Compagnoni (il «Bartali dello sci» che dice sempre che è tutto sbagliato) capostipite della stirpe che ha dato ben tre fratelli olimpionici e che vinceva i titoli italiani di staffetta allineando solamente membri della stessa famiglia.

Con la Scuola della Lobbia Alta, nel ghiacciaio dell'Adamello diretta da C. Serafini, quella della Casati ha la caratteristica di mantenere ancor oggi le peculiarità dello sci alpinismo d'altri tempi in quanto per raggiungerla dopo un viaggio in campagnola fino al laghetto morenico di Cedec bisogna inerparsi per una buona altra ora per arrivare al rifugio, naturalmente dopo aver affidato i bagagli ad una necessaria teleferica.

Al Tonale, dopo la costruzione della funivia del Passo Paradiso che sale fino a 2600 metri sono sorte sul Presena, raggiungibile in jeep dall'arrivo della funivia, due scuole di sci. Quella che fa capo a Soldà rileva la componente trentina del Passo, l'altra, diretta da Dorando Zambotti, accoglie quella lombarda. Alle due già esistenti si è aggiunta da due anni l'organizzazione Pirovano per cui ora ben tre sono le scuole della località. Per fortuna già da quest'anno dovrebbe entrare in funzione la telecabina che congiunge l'arrivo della funivia col ghiacciaio del Presena ove sono disposti due skilift.

Ultima scuola estiva che troviamo nella nostra rapida carrellata è quella della Marmolada che proprio da quest'anno si è allineata alle altre più importanti stazioni con la costruzione della funivia della Malga Ciapela che da 1600 metri, sede degli alberghi della scuola, porta ai tremila e più metri del Ghiacciaio. La scuola di sci è diretta da Gildo Siorpaes allenatore della squadra femminile italiana.

## SCIARE NEGOZI RACCOMANDATI

<b>BOLOGNA</b>	FINI SPORT	Via Indipendenza 52	Tel. 221.870
<b>GALLARATE</b>	LUONI SPORT	Via Don Minzoni 3	Tel. 75.268
<b>LIMONE PIEMONTE</b>	FRATELLI BOTTERO	Campo Principe	Tel. 92.274
<b>MILANO</b>	LA RINASCENTE	Piazza Duomo	
	MARIO REALI	Via Mulino delle Armi	Tel. 851.042
	MAC'S BOUTIQUE	Via Passeroni 1	
	SPORT	(P.ta Romana)	Tel. 598.871
	VIBRAM	Via Visc. di Modrone 29	Tel. 700.336
<b>MONZA</b>	NINI SPORT	Via Monte Cervino 2	Tel. 20.772
<b>ORTISEI</b>	SCHMALZL SPORT	Via del Corso 63	Tel. 76.572
<b>TRENTO</b>	DOLOMITI SPORT	Via Grazioli 26	Tel. 25.717
<b>SELVA VALGARDENA</b>	DEMETZ SPORT		Tel. 75.281



# L'IMBATTIBILE ZENO

di Gianni Valeri

**C**onfermando ancora una volta che la classe non è acqua, Zeno Colò, una delle più fulgide perle del disciesismo che fu, ha voluto salutare con una vittoria la conclusione della stagione sciatoria, nella competizione riservata ai maestri di tutta Italia. Imponente l'appuntamento che l'Associazione Maestri di Sci Italiani, con la collaborazione della Scuola di Sci di Cortina ed il patrocinio della Martini e Rossi, aveva fissato sulle nevi della località ampezzana. Le iscrizioni erano pervenute foltissime (oltre 250), annoverando quanto di meglio — in fatto di maestri — si possa raccogliere in ogni angolo più remoto della Penisola. Dalle « vecchie » — e non vuole assolutamente suonare ad offesa — glorie, alle giovani speranze. In un tutt'uno che si fondeva mirabilmente con il festoso raduno che sta assumendo carattere sempre più imperativo.

Un ritorno alle sfide d'un tempo, e, nel frattempo l'occasione più propizia per svolgere la terza Assemblea generale dell'AMSI (Associazione Maestri Sci Italiani). La parte introduttiva è stata dedicata alle presentazioni, agli elogi e ai ricordi di coloro che hanno fatto e fanno per il crescente sviluppo delle discipline alpine. È stato quindi tracciato un quadro sintetico di quanto l'AMSI ha realizzato nel corso del suo quadriennio. Sono poi stati presi in esame tutti i problemi inerenti la categoria. Tra i più discussi: la legge per la tutela della professione, i rapporti con la FISI, il rapporto tra maestro e « impianto di risalita ». Dopo avere esaurito le voci in programma di discussione si è proceduto all'elezione del nuovo Consiglio direttivo che risulta così composto: Bruno Angelini, Piero Bosticco, Vittorio Carpineti, Zeno Colò, Carlo Cingolani, Bruno De Tassis, Guido Gasperi, Giuseppe Herren, Ri-

naldo Menardi, Lorenzo Paris, Carlo Alberto Perathoner, Giovanni Sichi, oltre a un rappresentante dei liberi professionisti.

Conclusa la parte « burocratica » del raduno i partecipanti hanno iniziato i lavori più... attesi. Studiate le condizioni atmosferiche, constatate le condizioni della neve, i maestri hanno proceduto alla scelta della sciolina. Aveva inizio la parte più impegnativa del loro raduno; quella che li avrebbe chiamati in causa direttamente, senza possibilità d'appello, e nella quale non avrebbero potuto fornire delega ad alcuno. Le caratteristiche della gara erano: uno slalom gigante al quale erano ammessi tutti i maestri e maestri-aiuto nazionali sia uomini o donne, con handicaps a seconda dell'età (sino ai 25 anni, partenza da zero; oltre questo limite mezzo secondo di abbuono per ogni anno d'età del concorrente classificato). In palio: il Trofeo Martini e Rossi da assegnare alla Scuola di sci con i tre migliori atleti classificati in base alla somma dei tempi « corretti » e la Coppa Gigi Paney, per il 1° classificato con tempo « corretto ».

Sulle nevi della Ra Valles delle Tofane prende il « via », in una giornata splendida di sole, la seconda edizione della contesa. Funge da apripista Silvio Alverà. Il tracciato non è particolarmente severo ed è controllato da quaranta porte. Si susseguono le discese. Il « libero professionista » Gildo Siorpaes, con 1'17"48 rimane a lungo al comando. Bruno Alberti, sceso prima di lui aveva fatto segnare 59 centesimi in più. Solo tredici centesimi per Gildo, anche dopo la discesa dell'azzurro Bruno Piazzalunga. Il tempo trascorre rapido, il sole è piuttosto caldo, ma le condizioni della pista permangono ottime. Lo conferma il valtellinese Giuseppe

Compagnoni che piomba a valle facendo fermare le lancette sul tempo di 1'15"97. È il miglior tempo ed è per lui la gioia della vittoria.

Tra le ultime discese, fra le più attese, quella di Zeno Colò, il vincitore dello scorso anno, prima edizione.

La gara del « vecchio » leone è stilisticamente perfetta, anche se ormai manca quella grinta che lo aveva reso famoso e aveva significato per l'Italia allori mondiali e olimpici. Il suo tempo è di 1'22"55 e lo classifica in 29ª posizione.

Al termine delle discese si comincia il computo dei tempi in base all'età, ed entra in scena la calcolatrice. Risulta ancora vincitore l'abetonese che assomma tanti « mezzi secondi » da balzare nettamente primo in 1'11"05. Alle sue spalle, per il carico di... anni si classifica Ermanno Nogler, primo dei liberi professionisti, mentre l'azzurro Compagnoni, vincitore effettivo viene relegato per sola colpa della sua tenera età al 10° posto. Nella classifica « corretta » i liberi professionisti fanno un poco la parte del leone, inserendosi in quattro nei primi nove posti.

Applausi per tutti: concorrenti, promotori e giudici che hanno avuto un compito oltremodo ingrato per fare « quadrare » al centesimo i tempi di tanti « matusa » in gara. In serata, poi, la premiazione, con giusto dispendio di applausi per tutti.

Il Trofeo Martini, a squadre, è stato vinto, per la seconda volta, dalla Scuola Sci di Cortina per merito di Alberti, Lacedelli ed Alverà; seguono Sestriere, Courmayeur, Bormio e Marmolada.



ALBERTI, SIORPAES E MILIANTI SI CONGRATULANO CON ZENO COLÒ CHE ANCORA UNA VOLTA HA MOSTRATO LA SUA CLASSE.

## CLASSIFICA

1. **Colò Zeno** (Scuola Sci Abetone) 1'11"05; 2. **Nogler Ermanno** (Liberi Professionisti) 1'12"04; 3. **Pompanin Dino** (Scuole Militari) 1'13"34; 4. **Alberti Bruno** (Scuola di Sci Cortina) 1'13"57; 5. **Lacedelli Alfonso** (Scuola di Sci Cortina) 1'13"61; 6. **Picchiottino Osvaldo** (Scuola Courmayeur) 1'14"02; 7. **Soldà Gino** (Libero Professionista) 1'14"48; 8. **Siorpaes Gildo** (Libero Professionista) 1'14"98; 9. **Milanti Paride** (Libero Professionista) 1'15"74; 10. **Compagnoni Giuseppe** (Azzurro) 1'15"97; 11. **Paltrinieri Marcello** (Scuola Sci Sestriere) 1'16"19; 12. **Zertanna Leo** (Scuola Sci Sestriere) 1'16"24; 13. **Alverà Albino** (Scuola Sci Cortina) 1'16"32; 14. **Agreiter Edoardo** (Scuola Sci La Villa) 1'16"62; 15. **Cigolla Rinaldo** (Scuola Sci Canazei) 1'17"06; 16. **Calzà Carlo** (Scuola Sci Cortina) 1'17"22; 17. **Perrot Giuseppe** (Scuola Sci Courmayeur) 1'17"40; 18. **Piazzalunga Bruno** (Azzurro) 1'17"61; 19. **Petrucci Alessandro** (Scuola Sci Abetone) 1'17"62; 20. **Monaci Aldo** (Scuola Sci Sestriere) 1'18"06; 21. **Sommariva Livio** (Scuola Militare) 1'18"47; 22. **Senoner Enrico** (Scuola Sci Selva Gardena) 1'18"52; 23. **De Florian Francesco** (Scuola Sci Crissolo) 1'18"57; 24. **Mich Vigilio** (Scuola Militare) 1'18"71; 25. **Arrigoni Franco** (Scuola Sci Sestriere) 1'18"72; 26. **Putner Adolfo** (Scuola Sci Carezza) 1'18"76; 27. **Moser Helmut** (Scuola Militare) 1'18"85; 28. **De Tomaso Walter** (Libero Professionista) 1'18"86; 29. **Ghedina Guido** (Scuola Sci Cortina) 1'19"18; 30. **Bernardi Renato** (Scuola Sci Cortina) 1'19"30; 31. **Pachner Bruno** (Scuola Sci Sappada) 1'19"31; 32. **Caramello Franco** (Scuola Sci Frabosa) 1'19"60; 33. **Zagonel Mario** (Scuola Sci Bormio) 1'19"91; 34. **Wahlhofer Paolo** (Scuola di Sci Alta Val Venosta) 1'20"15; 35. **Dalmasso Stefano** (Scuola Sci Limone Piemonte) 1'20"82.

## I MAESTRI PROMOSSI

### Sessione di Cortina

**Alberti Osvaldo** (Cortina); **Allimonta Ezio** (M. di Campiglio); **Allizond Rinaldo** (Bardonecchia); **Alverà Pio** (Cortina); **Anzi Stefano** (Bormio); **Astegiano Giovanni** (Moena); **Bernard Pio** (Perra); **Bertin Natale** (Etroubles); **Blanc Franco** (Beaulard); **Blanc Silvano** (Beaulard); **Brocherel Luigino** (Courmayeur); **Brocherel Marcellino** (Courmayeur); **Brunet Carlo** (Perra); **Collini Adelio** (S. A. Mavignola); **Compagnoni Giorgio** (S. Caterina Valfurva); **Confortola Valerio** (Bormio); **Corradi Aldo** (Lavarone); **De Biasio Giuseppe** (Cencenighe); **Deflorian Mario** (Tesero); **Fanetti Bruno** (Alagna); **Gallazzini Carlo** (Villa Rendena); **Gamper Carlo** (Senales); **Ganzerla Giancarlo** (Clusone); **Giustina Almo** (S. Vito Cadore); **Gloder Caterino** (Moena); **Holznecht Marco** (Ortisei); **Hugues Silvio** (Sestriere); **Laboria Orazio** (Torino); **Maccari Bruno** (Forno di Zoldo); **Manzon Angelo** (Sauze di Cesana); **Mauri Francesco** (Barzio); **Mazzoleni Riccardo** (Cesana); **Pachner Giorgio** (Cima Sappada); **Panchieri Salvatore** (Pontedilegno); **Pescolliderung Giovanni** (Corvara in Badia); **Pirola Italo** (Villa d'Ogna); **Pitscheider Guglielmo** (Colfosco); **Pompanin Paolo** (Cortina); **Ragazzi Edoardo** (Aosta); **Rainer Walter** (Senales); **Rasom Mario** (Perra); **Ribbet Vittoria** (Solomiac-Fenils); **Salvatore Alvaro** (Terminillo); **Senoner Herbert** (Selva Gardena); **Sertorelli Egidio** (Bormio); **Sommariva Domenico** (Moena); **Sorrentino Vincenzo** (Fiuggi); **Tamarozzi Luciano** (Sestola); **Topini Italo** (Scopello); **Valente Riccardo** (Borca di Cadore); **Valle Enrico** (Cortina); **Vauterin Giuseppe** (La Thuile); **Visinoni Zaverio** (Rovetta); **Vuillermoz Luigi** (Sarre); **Weber Fabrizio** (Moena); **Zampieri Pietro Guido** (Charvensod); **Zandegiacomo Renzo** (Moena); **Zanni Enrico** (Abetone); **Zardini Lacedelli Mario** (Cortina); **Zeni Gianantonio** (Tesero).

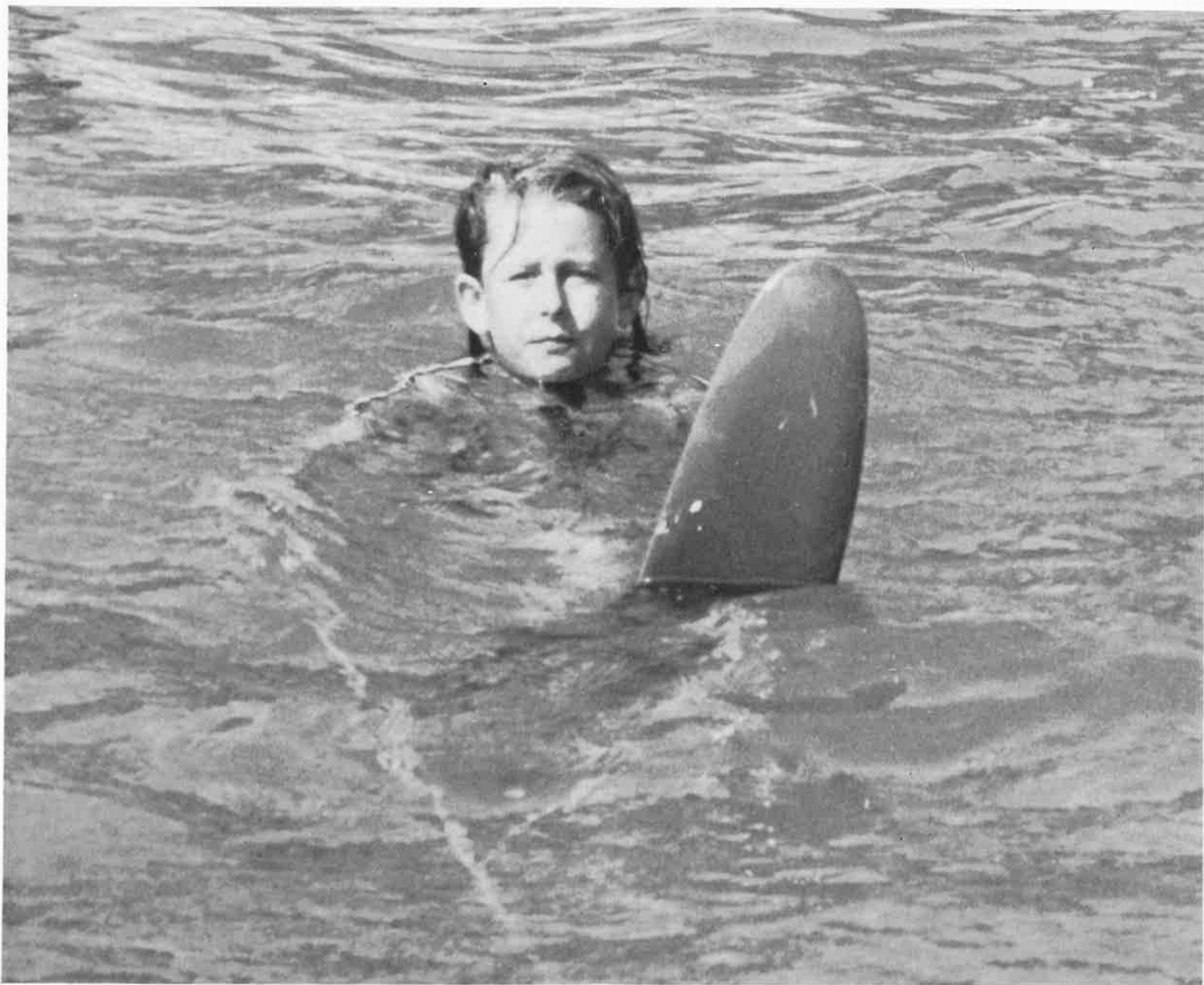
### Aiuto - maestri Sessione Macugnaga

**Allais Franco** (Gavieno), **Antonoli Emilio** (Bormio); **Arimondi Marino** (Imperia); **Artus Bruno** (Prati); **Belotti Ugo** (S. Nicolò Valfurva); **Benzoni G. Luigi** (Clusone); **Bersezio Giancarlo** (Torino); **Bianchi Attilio** (Madesimo); **Broglio Fiorenzo** (Courmayeur); **Buttigliero Attilio** (Bobbio Pellice); **Challier Ivo** (Chateau-Beaulard); **Cha-**

**reun Teresio** (Beaulard); **Colombi Gaspare** (Lefte); **Colturi Riccardo** (Fenils-Cesana); **Cordero Franco** (Viola); **Federici Sandro** (Edolo); **Forlani Ezio** (Ponte Nossa); **Franchey Augusto** (Gressoney la Trinité); **Gay Bruno** (Cesana); **Giusiano Giuseppe** (Luserna S. Giovanni); **Grange Carlo** (Gressan); **Grigis Roberto** (Selvino); **Lanfranchi G. Maria** (Gorle); **Lantelme Luciano** (Sestriere); **Lenatti Alberto** (Chiesa Valmalenco); **Lenatti Diego** (Chiesa Valmalenco); **Locatelli Umberto** (Baveno); **Lombella Piero** (Rasura); **Maccani Valeriano** (Rasura); **Marcellin Piero** (Sestriere); **Matheoud Giorgio** (Treves-Pregelato); **Moraschini Luciano** (Aprica); **Moschini Anna Maria** (Ornavasso); **Olzeri Ermanno** (Baceno); **Parola Luigi** (Cuneo); **Pesando Franco** (Susa); **Petigax Giuseppe** (Courmayeur); **Scaiolli Danilo** (Ballabio); **Schena Fulvio** (Bardonecchia); **Sigismondi Serafino** (Cervinia); **Silvestri Fortunato** (Livigno); **Stampa G. Carlo** (Aprica); **Timon Aldo** (Avigliana); **Volta Giorgio** (Genova); **Zuelli Giuseppe** (Ponte di Legno); **Zucchelli Giovanni** (Casnigo).

### Aiuto - maestri Sessione Folgaria

**Balzarini Renzo** (Sesto Calende); **Bonetti Andrea** (Trento); **Bosin Ettore** (Predazzo); **Bucci Emidio** (Moena); **Carli Sandro** (Asiago); **Colli Igor** (Cortina); **Dimai Claudio** (Cortina); **Ferrari Giovanni** (Predazzo); **Fusacchia Carlo** (Terminillo); **Galassi Walter** (Mori); **Garattini Rodolfo** (Roma); **Gialloreti Federico** (Canazei); **Graziadei Herbert** (Prati di Vizze); **Guller Carlo** (Moso Passiria); **Guller Giuseppe** (Valtina); **Hoffer Luciano** (Sappada); **Kasslatter Giovanni** (S. Cristina); **Iori Luigi** (Alba di Canazei); **Longo Turri Luigi** (Verona); **Maurizi Achille** (Terminillo); **Monti Natale** (Vermiglio); **Pal-lua Pio** (Ornello di Livinallongo); **Panizza Attilio** (Vermiglio); **Perico Bruno** (Nembro); **Peterlini Lorenzo** (Pomarolo); **Pigneduli Bruno-Walter** (Solda); **Procario Nestore** (Roccaraso); **Pitscheider Arminio** (Selva Gardena); **Ruffo Ottorino** (Folgaria); **Siorpaes Pietro Neri** (Cortina); **Sommariva Livio** (Moena); **Sperandio Gianitalo** (Pergine - Valsugana); **Turra Saverio** (Tonadico); **Vidi Gilberto** (S. Antonio Mavignola); **Vidi Lino** (S. Antonio Mavignola); **Zanel-la Dino** (S. Martino Castrozza); **Zardini Costantino** (Cortina); **Zardini Raffaele** (Cortina).



# A SCUOLA DI SCI NAUTICO CON GIGI FIGOLI

Questo «quaderno» di Sciare è dedicato ai principianti dello sci nautico. E' stato redatto sotto la direzione del maestro Gigi Figoli, direttore della Scuola di sci nautico Miramare di Santa Margherita Ligure. Il testo, corredato da ventisette fotografie, raccoglie in progressione gli elementi didattici fondamentali, teorici e pratici, per apprendere le regole di questo sport.

Ringraziamo la piccola Roberta Bosco, una delle allieve più promettenti di Gigi Figoli, che si è prestata per la realizzazione di questo servizio.



**Montaggio sci** — Sistemate gli sci paralleli a poca distanza l'uno dall'altro. Slacciate gli attacchi e fatevi scivolare il piede. Se notate che la parte posteriore del piede fa resistenza i casi sono due: avete sbagliato a « millimetrare » la talloniera, oppure non avete usato la precauzione di arrotolare il lembo superiore della talloniera per facilitare l'operazione. Non tendete troppo gli attacchi o i lembi terminali e cercate di non esporre gli sci al sole: si tratta di precauzioni utili per non danneggiare le parti più importanti degli sci.



**Posizione di partenza** — Alcuni esercizi in terraferma, prima di provare in acqua, aiutano a formare un'abitudine muscolare allo sci nautico. Montati gli sci ai piedi (con le punte leggermente allargate) abbassarsi sino a raccogliersi sui talloni. Impugnare la manopola (o le manopole: vedremo in seguito la posizione delle mani), tenendo le braccia ben tese. Sono le braccia che bilanciano la forza di traino del motoscafo e la resistenza dello sciatore. Le braccia devono essere tenute tese anche per parare eventuali contraccolpi dati, ad esempio, dalla decelerazione del motoscafo.



**Posizione delle gambe** — La posizione delle gambe determina i cambiamenti di direzione ed ha una funzione equilibratrice durante la marcia normale. Nella posizione « in piedi », le gambe non devono essere tenute rigide e si trovano leggermente spostate in avanti rispetto al corpo dello sciatore. Le ginocchia sono piegate e su di esse si molleggia il peso del corpo, preparato così ai movimenti bruschi, provocati dai cambiamenti di velocità e dagli strappi della corda.

# 1

# 2

# 3





**Posizione delle mani** — Se l'impugnatura è a manopola unica, le mani non vanno poste alle estremità della stessa. In questo modo uno strappo improvviso provocato dal motoscafo (o altre cause) esporrebbero lo sciatore ad uno scompenso d'equilibrio difficilmente recuperabile. Le mani devono chiudersi sull'impugnatura in posizione equidistante fra loro e fra le estremità dell'impugnatura. Le mani, inoltre, non vanno tenute sull'impugnatura allo stesso modo: una deve essere rivolta verso l'alto, l'altra verso il basso.



**Posizione del capo** — Uno degli errori più frequenti dei principianti è la tendenza a tener piegato il capo in avanti. È bene abituarsi, invece a tenere sin dall'inizio la testa alta e ben eretta. In questa foto l'errore tecnico è proprio rappresentato dalla posizione del capo, non sufficientemente eretto e con lo sguardo rivolto verso il basso. La presa dell'impugnatura sarebbe inoltre più esatta se la mano sinistra fosse leggermente spostata verso l'estremità, in modo che le mani risultassero più distanti l'una dall'altra.



**Posizione del busto** — Il busto va tenuto dritto, nè irrigidito nè rilassato. Gli eccessi sono assolutamente da evitare. Un errore frequente, dettato anche dall'istinto, è di raccogliersi sugli sci, sbilanciando il peso del corpo sull'acqua. Una buona posizione iniziale è determinante per imparare a sciare correttamente in breve tempo.

4

5

6





Roberta Bosco  
sul monosci  
in un eccezionale  
« controtuce » di Gustav Hubner.



**Partenza in acqua** — Avviene secondo questa sequenza: 1°) sci paralleli, distanti 10-25 centimetri l'uno dall'altro; 2°) ginocchia piegate; 3°) impugnare la manopola (o le manopole); 4°) punte degli sci rivolte verso l'alto, sul pelo dell'acqua. In questa posizione formeranno un angolo di 40-50 gradi; 5°) accertarsi che la corda di traino risulti tra i due sci; 6°) dare il segnale di partenza. La planata avverrà all'istante. Da tenere presente che la corda non va mai tirata: è la corda che traina voi.



**Posizione in scia** — Solitamente, durante i primi attimi immediatamente successivi alla partenza, la posizione di corsa è quella al centro della scia lasciata dal motoscafo trainante. Il battesimo dell'acqua è raramente esente da difetti d'impostazione. Nella foto è stato riportato il più frequente: la testa è bassa e lo sguardo è teso sulla punta degli sci mentre dovrebbe essere rivolto in avanti, verso la poppa del motoscafo o il maestro di bordo. La posizione del corpo è discreta, mentre le braccia potrebbero risultare più tese, assumendo un atteggiamento di corsa più deciso.



**Posizione di relax** — È chiamata anche posizione d'attesa e non richiede alcun movimento. In vista di una curva, per curvare a sinistra rilassate le ginocchia, provocate una leggera pressione sulla gamba destra appoggiando il corpo verso sinistra sugli sci leggermente inclinati. Per curvare a destra, vengono invertiti i movimenti fondamentali.

# 7

# 8

# 9



**Predisposizione a curvare** — Sicuramente nello sci non c'è maestro migliore del tempo. Acquistando dimestichezza con l'acqua, pur ignorando i movimenti scolastici, è possibile compiere approssimativamente esercizi di base come la curva, che diviene un fatto istintivo. Questa predisposizione che può essere definita naturale, non consentirà mai tuttavia l'esperienza agonistica e renderà sempre lo sci nautico molto faticoso.



**Uscita dalla scia** — È una delle esperienze più emozionanti per un principiante. La regola scolastica è molto semplice: questo esercizio si compie piegando sensibilmente le ginocchia, la scia viene attraversata stabilendo quasi un angolo retto. L'uscita a destra avviene partendo dall'interno sinistro della scia, l'uscita a sinistra partendo dall'interno destro.



**Posizione fuori scia** — Attraversata la scia, ci si riporta nella posizione di corsa preferita. Lo sci più vicino al motoscafo (il sinistro se la scia è stata attraversata a destra o il destro se è stata attraversata a sinistra) rimarrà leggermente inclinato e formerà un angolo di 12-17 gradi. Nel superare la cresta dell'onda, il busto sarà leggermente proteso in avanti e le braccia sempre tese. Questo per evitare una possibile caduta all'indietro. Per ritornare sulla scia è importante non sbagliare la posizione degli sci mediante la quale viene ammortizzata la rigidità dell'onda che, in fase di ritorno, si presenta più dura di quando è stata superata. Una volta che non troverete più alcuna difficoltà nell'eseguire questi esercizi, sarete pronti per affrontare il monosci.

# 10

# 11

# 12



**Il monosci** — È l'espressione più tipica dello sci nautico, in fatto di tecnica quanto di stile. Anche per questo non è possibile sciare con il monosci senza un'adeguata ed accertata preparazione di base, svolta con i due sci.



**Attacchi del monosci** — Il monosci presenta un attacco con talloniera, aggancio e parte anteriore quasi identici agli attacchi montati sui due sci. Vi è però un secondo semi-attacco (fig. 13) sulla parte posteriore, sistemato ad una distanza pressochè mediana fra l'attacco principale e la coda, dove viene infilato il secondo piede subito dopo la partenza e la planata.



**La deriva del monosci** — È evidente, nella foto, la deriva posta quasi sulla coda dello sci, molto importante ai fini della tenuta e della stabilità. La presenza della deriva è indispensabile nella curva ed in genere nello slalom, dove la riuscita del movimento dipende proprio dalla maggiore o minore quantità d'acqua « scavata ». Infine la deriva ha la funzione d'evitare lo sbilanciamento della coda e la scivolata incontrollata sull'onda.

# 13

# 14

# 15



**La partenza** — Sciare con uno sci è molto più difficile che sciare con due sci. Anzichè su due, il peso del corpo grava infatti su un unico asse. Prima di passare al monosci è molto utile, sciando con due sci, compiere dei tratti progressivamente lunghi alzando uno sci dall'acqua. Un altro buon allenamento si può svolgere in terraferma, abituando il corpo, le braccia e le gambe alle posizioni richieste dai monosci.

# 16



**Posizione dinamica d'equilibrio** — Ecco un tipico esempio in cui la manopola unica è sostituita dalle due manopole singole, da alcuni ritenute più « dinamiche » ai fini dell'equilibrio generale, poichè le braccia sono portate ad assumere una posizione più impegnata anche se meno omogenea. Si tratta naturalmente di una opinione largamente soggettiva che tuttavia trova buon credito in diversi ambienti qualificati.

# 17



**Concentrazione** — Le difficoltà tecniche dei monosci, specialmente all'inizio, non consentono distrazioni. La partecipazione mentale dello sciatore deve essere totale ed è scolasticamente raccomandabile l'abitudine a concentrarsi sull'esercizio anche quando esso viene compiuto in terraferma e cioè nella prima fase d'allenamento.

# 18



**Comportamento in acqua** — La partenza è avvenuta, dalla banchina o in acqua, secondo le abitudini, il grado di preparazione raggiunto o il suggerimento del maestro. In acqua, il comportamento dello sciatore avviene secondo le stesse regole esposte per i due sci, salvo logicamente la posizione delle gambe. Quindi, busto eretto e braccia tese.



**La planata** — In fase di partenza, il corpo dovrà cadere leggermente all'indietro. Questo per evitare di caricare il monosci in punta, la punta deve sempre emergere sul pelo dell'acqua. In questa posizione il corpo è automaticamente pronto a compensare un eventuale strappo in avanti. Dopo la planata è consigliabile acquistare subito una certa sicurezza ed il controllo del proprio equilibrio, rimanendo all'interno della scia. Successivamente si potranno accennare i primi movimenti di curva, a destra ed a sinistra. Il peso del corpo accompagnerà la direzione della curva.



**Fase d'appoggio in relax** — In piena corsa, con il corpo appoggiato sul monosci in posizione standard, l'andatura procede in relax. Anche in fase d'inclinazione laterale il busto deve rimanere teso e non cambia la posizione dei piedi. L'inclinazione, cioè, non viene accompagnata. Tutto il lavoro viene svolto dalle gambe e dalle caviglie che vengono piegate nell'uno o nell'altro senso a seconda che il corpo pesi a destra o a sinistra. La curva sarà tanto più stretta quanto maggiore sarà la quantità d'acqua « scavata ». Il controllo del monosci dipende dal movimento delle gambe e delle caviglie sulle quali viene caricato il peso del corpo.

# 19

# 20

# 21





**Stabilità del monosci** — Il monosci non è portato a slittare. La deriva di cui è dotato impedisce la scivolata. È tuttavia indispensabile impadronirsi di una certa tecnica per conoscere a fondo questi requisiti del monosci. Una volta tecnicamente sufficienti ed in grado di controllare con facilità il monosci durante la corsa normale, si potrà passare ad un esercizio successivo: l'attraversamento della scia. I movimenti sono questi: piegare le ginocchia mantenendo le braccia tese e il busto dritto, dirigersi quindi verso l'esterno tagliando la scia nella posizione più perpendicolare possibile, in modo da formare un angolo acuto.



**La corda di traino** — Un improvviso allentamento della corda di traino pone in seria difficoltà lo sciatore principiante, poichè gli viene a mancare la forza trainante ed è quindi soggetto alla naturale immersione. Il rimedio consiste nel riportare la corda in tensione con un rapido movimento delle braccia, laterale o verso l'alto.



**Atterraggio** — È analogo a quello che viene attuato con i due sci. D'accordo con il pilota del motoscafo, che attenerà la velocità, ci si porta fuori dalla scia verso la direzione prescelta. Quindi avviene l'abbandono della manopola o delle manopole. Uno sciatore esperto riesce a dirigersi sulla banchina ed a raggiungerla senza arrestarsi in acqua. In ogni caso, abbandonata la manopola e quindi il contatto con il motoscafo, il monosci scivolerà sull'acqua ancora per alcuni metri. Poi, dolcemente, comincerà ad affondare. Non resta che accompagnare l'immersione del monosci per poi liberarsene e dirigersi a nuoto verso terra.

22

23

24



**Il « trainer »** — In molte scuole per dare agli allievi (specialmente molti giovani) le prime nozioni pratiche di comportamento sull'acqua, i maestri ricorrono ad un attrezzo molto elementare. È il « trainer », da alcuni chiamato impropriamente biplano, che non richiede particolari doti d'equilibrio. La velocità ridotta del motoscafo rende molto facile questi primi contatti con l'acqua.



**Le braccia** — Restano tese, come se effettivamente si tenesse fra le mani una corda di trazione. Il collegamento avviene invece dal motoscafo al « trainer ». Naturalmente la corsa si svolge all'interno della scia del motoscafo. Con il driver, non vi sono altri programmi. È tutto qui: dall'allievo si pretende semplicemente un esercizio di posizione.



**La partenza** — Una foto curiosissima, quasi eccezionale: addirittura la partenza a qualche metro di distanza dalla spiaggia, per non impressionare l'allievo al primo contatto con l'acqua e per trascinarlo al largo con naturalezza, senza alcuna impennata di planata e con un assetto immediato. Molte volte proprio da questa partenza e dal come cioè l'allievo riesce ad « assorbire » eventuali contraccolpi d'onda, dipende una minore o maggiore facilità nell'apprendere lo sci nautico.

Questo servizio è stato realizzato a Santa Margherita presso la scuola di sci nautico dell'Hotel Miramare. Direttore: Gigi Figoli - Estensore dei testi: Enzo Catania - Allieva: Roberta Bosco - Fotografie di Gustavo Hubner - Sci, monosci e « trainer » della Ski Freyrie - Motoscafo « Riva Junior » dei Cantieri Riva di Sarnico - Sciare: tutti i diritti riservati.



Gigi Figoli

## RE & REGINE

Sole, caldo, estate: i miei allievi cominciano a tornare. Per la maggior parte si tratta di visi noti che ormai non sono più alle prime armi nella pratica dello sci nautico, ma possono già essere considerati degli autentici campioncini. Questa volta comunque, ci sono molti bambini che vedo per la prima volta! E la mia attenzione si polarizza proprio su costoro. Li osservo, mentre impegnati montano gli sci ai piedi e mi chiedo se uno di questi, magari, potrà un giorno ricalcare le orme di un Pederzani, un Bernocchi, un Carraro, o che so io, una Castelvetri. Ormai ho fatto l'abitudine nel vedere i piccoli principianti, vincere, nel giro di pochi minuti, quella naturale paura per la novità che li attende. Poi ci prendono gusto e s'impegnano al massimo. Divagando, in merito all'impegno ed alla serietà di preparazione — escludendo i bambini che puntigliosi eseguono tutto ciò che viene loro insegnato — sapete chi m'ha veramente impressionato tra i « grandi »? La principessa Soraya e Re Hussein di Giordania. Soraya ha Portofino e Santa Margherita Ligure nel cuore, ed ogni volta che villeggia da queste parti, trova spesso l'occasione per lunghe sciare. Incredibile, poi il notare quanti e quali progressi abbia fatto in pochi anni. Re Hussein di Giordania, invece, ebbi modo di conoscerlo un paio d'anni or sono. A mio avviso si tratta di un autentico « super ». dello sci: evidentemente ha al suo attivo, una pratica che forse trova pochi altri riscontri. A Santa Margherita Ligure, nell'ambiente dello sci nautico, parlare di Hussein, non significa parlare del Re di Giordania, ma di colui che dinanzi ad un pubblico attento, preparato ed appassionato (c'era anche Tom Ponzi a bordo del suo poderoso « Super Aquarama » con i figli Miki, Miriam ed una corte di giornalisti, di detectives e di belle ragazze), fornì una... favolosa esibizione di monosci.

Andando in giro per le gare e specialmente per i Saloni Nautici, mi sento spesso chiedere chi sia il popolarissimo Amedeo che nella mia scuola tiene a battesimo lo sci nautico di molti bambini e che conta su una schiera di ammiratori ed ammiratrici grandi e piccoli. Ebbene, vi faccio una confidenza: si chiama Amedeo Margarita ed è un profondo conoscitore di barche, di motori e di sci. Per altro è un pilota eccezionale, e con lui, anche i più restii al mare, s'avventurano in lunghi percorsi. I bambini gli sono affezionati, perchè Amedeo è veramente « internazionale » per « savoir faire » e diplomazia sportiva.

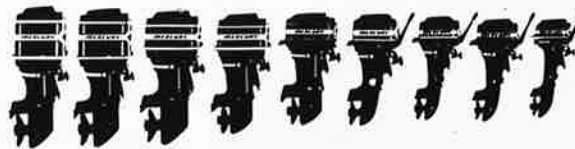
Per concludere vi anticipo una novità: forse il vostro Gigi effettuerà un'importante traversata con gli sci. Non poche miglia, ma un autentico raid, che impegnerà per alcune ore. Per il momento non posso dirvi dove e quando, ma il dove lo potrete facilmente immaginare (suvvia, la seguite l'attualità no?); quando è invece « tabù ». Chissà che tra non molto, su questa pagina non possa parlarvi di questa mia progettata impresa sportiva! Intanto continuerò ad abbronzarmi sotto il sole di « Santa »: alcuni campioni m'hanno già preannunciato il loro arrivo per gli allenamenti. Di questo, comunque, ne riparleremo la prossima volta: arrivederci.



SE VOLETE  
SCIARE DAVVERO  
COMPRATE UN  
**MERCURY**

Lo sci d'acqua è qualcosa di diverso quando si fa dietro un Merc. Esso fornisce la sua potenza in modo istantaneo, dolce, sicuro e silenzioso. Tutti i quattro nuovi motori adatti allo sci nautico (50-65-100-125 HP) sono dotati dell'accensione elettronica Thunderbolt e possiedono lo speciale sistema di silenziamento Mercury, con scarico subacqueo attraverso

il mozzo dell'elica e calandra fonnoassorbente. I fuoribordo Mercury a quattro e sei cilindri assicurano un alto rendimento con maggior economia e durata: ecco perchè sono stati adottati in esclusiva negli ultimi due tornei mondiali di sci d'acqua, ecco perchè i campioni di questo sport li preferiscono ad ogni altro fuoribordo.



4-6-10-20-35-50-65-100-125 HP

per l'Italia

# Marine Motors Italia

Milano via Monte Pratomagno, 9 (v.le Monza) Tel. 2578941

# 1000 LIRE

# INVITO ALLO SCI NAUTICO

Il Comune di Santa Margherita Ligure, l'Azienda Autonoma di Soggiorno, la Scuola di Sci Nautico Miramare - Gigi Figoli con il patrocinio della rivista « Sciare » organizzano a Santa Margherita Ligure il 28, 29 e 30 giugno il 1° « Invito allo sci nautico ».

La partecipazione è libera a tutti: bambini, ragazzi e adulti, già esperti o che desiderino imparare lo sci nautico.

Gigi Figoli, direttore di una delle più famose scuole di sci nautico d'Europa e maestro dei più affermati campioni, è a disposizione di tutti i partecipanti con i suoi collaboratori anche per lezioni di perfezionamento.

Tutto il materiale necessario (sci, mute, sal-

vaganti, ecc.) sarà messo gratuitamente a disposizione dei partecipanti.

Chi scia già sulla neve in pochi minuti diventerà un bravo sciatore anche sull'acqua.

Saranno organizzati intermezzi spettacolari con esibizioni di campioni, voli di aquiloni e di paracadute.

In concomitanza con la manifestazione si svolgerà un raduno dei maestri di sci nautico.

Le iscrizioni o richieste di ulteriori informazioni possono essere indirizzate a « Sciare », Via Vitruvio 43, Milano. Tel. 269050 oppure alla Scuola Miramare Gigi Figoli, Santa Margherita Ligure (Genova).

**COMBINAZIONE  
TUTTO  
COMPRESO**

Gli alberghi di Santa Margherita attendono i lettori di « Sciare » nelle giornate dal 28 al 30 giugno, offrendo per la durata del soggiorno, che può variare da uno a tre giorni, un « prezzo convenzionato ». I lettori che vorranno partecipare al nostro ritrovo a S. Marghe-

rita sono pregati di scriverci, spiegando quanto tempo intendono soggiornare a « Santa » ed in quale tipo d'albergo. A tutti gli interessati forniremo i dati precisi sui prezzi « tutto compreso » che verranno praticati, in via speciale, per i lettori di « Sciare ».

# S. MARGHERITA 28-29-30 GIUGNO

Si potrebbe andare tutti quanti a Santa Margherita... L'appuntamento è fissato per il 28-30 giugno. Tre giornate nel pieno dell'estate, a contatto diretto col mare incantevole, con l'ambiente indimenticabile di Santa Margherita. « Santa » è un angolo di paradiso trasferito in Liguria, è il centro di ritrovo tradizionale di un certo tipo di società, che vuole distinguersi e non ama i grandi ammassamenti. Sulla spiaggia, nelle piazze di Santa Margherita, si ritrova la gente « importante », come in un salotto raffinato.

« Sciare » vi invita in questo mondo meraviglioso, offrendovi la possibilità di abbinare lo sci nautico con una simpatica escursione turistica nella zona più bella del golfo del Tigullio. Chi verrà a Santa Margherita,

nuotare. « Saper nuotare — sostiene Figoli — non è necessario per imparare lo sci nautico. Ho avuto molti allievi che in un sol giorno hanno fatto progressi incredibili. E non sapevano nuotare... ».

Per i bambini, poi, sono state programmate molte « variazioni » sul tema dello sci nautico. Gigi Figoli è un vero e proprio « inventore » di divertimenti sull'acqua. I più piccoli non avranno tempo di annoiarsi. Ci saranno il bob d'acqua, il paracadute, l'aquilone e un'infinità di giochi nuovi che Figoli ha realizzato in questi ultimi tempi.

Santa Margherita ha voluto fare, ancora una volta, le cose in grande. Gli alberghi praticheranno prezzi particolarmente vantaggiosi. La Scuola di sci nautico sarà mobilitata al completo. L'attrezzatura sarà messa a



SCUOLA



SLALOM



AQUILONE



PARACADUTE

potrà soggiornare un giorno, due giorni, tre giorni, tutto il tempo che vorrà. Per tre giorni vale, però, l'invito allo sci nautico, cioè la possibilità d'imparare a sciare sull'acqua sotto la guida di Gigi Figoli, il « maestro dei re ».

Le analogie fra lo sci da neve e lo sci acquatico sono tante. Per uno sciatore capace di scendere lungo i pendii di Cervinia o di Courmayeur, non è difficile imparare i segreti del nuovo sport. Per restare aggrappato alla corda, per apprendere le regole elementari dell'idroski non occorre molto: occorre soltanto un po' di buona volontà.

Ma l'invito non è rivolto soltanto agli sciatori-neve. È rivolto a tutti. A chi sa già sciare come a chi non ha mai messo un paio di sci, nè da neve nè d'acqua. Anzi, Gigi Figoli sarà particolarmente lieto di avere tra gli ospiti dell'« Invito allo sci nautico » anche allievi che non sappiano

disposizione dei partecipanti gratuitamente. Per la prima volta nella sua storia, lo sci nautico si trasforma in sport popolare, alla portata di tutte le tasche. È un'occasione veramente eccezionale. Potrebbe essere la prima di una serie di iniziative che porrebbero Santa Margherita all'avanguardia nello sci nautico italiano.

Sciare ha accolto con entusiasmo l'iniziativa di « Santa ». Molti lettori, in gran parte sciatori-neve, si sono lamentati negli ultimi tempi dei costi troppo elevati dello sci nautico. Certamente, non sarà sempre possibile sciare per tre giorni con sole 1000 lire. Ma gli animatori dell'invito allo sci nautico hanno voluto dimostrare che è possibile sciare anche senza spendere somme impossibili. Questa iniziativa non dovrà restare isolata. Santa Margherita ha « inventato », in Italia, lo sci nautico. Ora vuole rilanciarlo. E ci sembra che abbia intrapreso la strada giusta.

**compilate**

**e inviateci**

**questa scheda**

## INVITO ALLO SCI NAUTICO

NOME \_\_\_\_\_

COGNOME \_\_\_\_\_

CITTA \_\_\_\_\_

VIA \_\_\_\_\_

- sola iscrizione (con diritto a frequentare gratis durante la manifestazione la scuola di sci nautico Miramare - Gigi Figoli o comunque (se già esperto) a praticare lo sci nautico)
- combinazione tutto compreso (richiesta di informazioni sulle diverse possibilità di soggiorno convenzionato)

Segnare con una crocetta la voce che interessa. Il versamento della quota può avvenire con la domanda di partecipazione o a Santa Margherita Ligure presso i nostri incaricati.

Ritagliate questa scheda e inviatela compilata a « Sciare » - Via Vitruvio 43 - Milano.

Lo sci nautico  
è uno sport,  
una moda od un hobby?  
Rispondono gli esperti  
della nautica

# IL SOLITO IGNOTO

di Enzo Catania

Tanti affermano che lo sci nautico non è uno sport completo, poichè non è basato esclusivamente sulle qualità dell'atleta, ma anche sulle prestazioni d'un mezzo nautico che funge da elemento « senza il quale » non si può praticare questa specialità.

In parte ciò è vero. Però non bisogna dimenticare che nello sci nautico il motoscafo ha funzioni prettamente meccaniche. Il vero protagonista di tale disciplina resta comunque lo sciatore, il quale ha a sua disposizione un palcoscenico (lo specchio d'acqua) per dar vita ad una rappresentazione in cui tutto (o quasi) dipende solo da lui: movimenti, inclinazione del corpo, flessione delle ginocchia, inclinazione degli sci, posizione della manopola ecc. Ed allora il motoscafo trainante, rappresenta solo il « mezzo d'esecuzione ».

L'abilità dell'atleta, dell'appassionato, del praticante, brillano di luce propria, nè alcun « gioiello » di motoscafo potrebbe trarre in inganno sul reale grado di preparazione dello sciatore. Infatti l'estro individuale contribuisce ad esaltare il campione, però se l'estro non è sufficientemente controllato ed incanalato sui binari della precisione, ciò che in potenza è una qualità, in atto si trasforma in difetto. Chiari esempi di questa teoria potrebbero venire raccontati da campioni del calibro di uno Zaccardi, di una Castelvetri o di un Carraro, che per frazioni infinitesimali videro comprese possibilità di vittoria. In una partita di calcio ci sono novanta minuti perchè l'atleta possa lentamente emergere rifacendosi di eventuali errori. Nello sci nautico in pochi secondi ci si gioca tutto: a volte basta un'inclinazione sbagliata per volare a gambe per aria. Ed allora come non definire completa una specialità in cui per emergere sono direttamente connesse con la personalità dell'individuo, doti come la prontezza di riflessi, la precisione nei movimenti, il senso della velocità, la preparazione atletica, la concentrazione psicologica? Certo non è una specialità popolare, ma la sua divulgazione procede in un cre-

scendo abbastanza discreto, anche perchè numerose scuole sono sorte nei punti nevralgici della penisola e diverse industrie specializzate sfornano a ritmo continuo la attrezzatura indispensabile.

Ma la divulgazione dello sci nautico su scala nazionale è anche direttamente legata ad altri fattori, il primo dei quali è costituito dal problema della nautica da diporto. Il giornalismo specializzato più volte s'è occupato del problema: non si può parlare di sci nautico popolare sin quando la nautica da diporto non diverrà popolare. Ed il motivo è evidente: potenzialmente il proprietario d'un motoscafo può rappresentare un futuro sciatore. Infatti la pratica dello sci nautico rientra tra quegli usi e quegli impieghi cui ogni acquirente destina la propria imbarcazione. Ne conseguirebbe che con un maggiore numero di natanti a motore circolanti in Italia, maggiore sarebbe anche la schiera di coloro che automaticamente verrebbero conquistati dalla pratica dello sci nautico. Perciò ammettendo che entro il 1980 si realizzi lo slogan: « Una barca per tutti gli italiani », quali vantaggi ricaverebbe lo sci

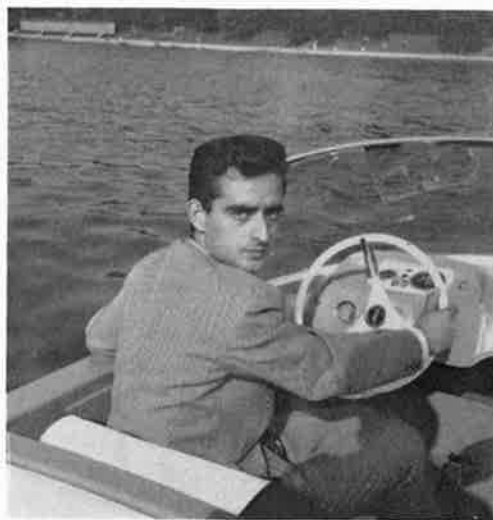
nautico? Enormi, incalcolabili, perchè l'incremento e lo sviluppo dei natanti a motore, porterebbe di pari passo l'incremento e lo sviluppo dell'idroschi. Come tutti gli slogans, forse anche questo è destinato a restare un'utopia: tuttavia già sin d'ora esistono sufficienti premesse perchè la nautica da diporto e parallelamente lo sci nautico abbiano una diffusione sempre più consistente. Attualmente il vero « termometro » è rappresentato dalle scuole appositamente attrezzate, il cui numero è accresciuto con l'avvicinarsi a questa disciplina di un numero sempre maggiore di giovani e meno giovani. Ed il numero dei praticanti e dei principianti sarebbe ancora maggiore di quello che effettivamente è, se non fosse opinione diffusa che prima di imparare è necessario spendere parecchie centinaia di migliaia di lire. In tal senso il problema è troppo vasto ed importante perchè lo si possa « liquidare » in poche parole. Perciò abbiamo ritenuto opportuno interpellare alcuni operatori o gente che vive nel settore appartenente e cioè a quella categoria di persone che direttamente od indirettamente sono al servizio dello sci nautico, rappresentandone la branca propulsiva di rifornimento.

## RENZO CARDANI

Cantieri Nautici Solcio

« È uno sport puro »

Lo sci nautico è uno sport puro. Attualmente tutti i cantieri ritengono che una barca sia idonea alla navigazione, quando essa è anche adatta allo sci nautico. Penso quindi che lo sci nautico debba essere inserito nella nautica da diporto, in modo da costituirne una sola cosa: praticamente chi non dispone d'una imbarcazione, eccettuati gli allievi delle modernissime scuole italiane, è quasi escluso dalla pratica dello sci nautico. A mio avviso lo sci nautico non è ancora agonisticamente molto



ANTONIO VOGNA



GABRIELLA GARBAGNATI

seguito proprio perchè interessa poca gente e perchè il costo non è alla portata di tutti. Ma l'esplosione è vicina, poichè vicina è l'esplosione della nautica da diporto: credo diverrà anche uno sport popolare. Per il momento c'è una mancanza numerica di campioni e purtroppo i campioni sono il concentrato migliore degli appassionati che aderiscono a questo sport.

## ENZO BELTRAME

Scandinavian Motor Boats

### «Manca la pubblicità»

Lo sci nautico è uno sport che richiede innanzitutto allenamento e costanza. Non è un hobby, perchè è una specialità molto impegnativa, in particolare se si tratta di monosci. In quanto al pubblico, non credo che ci siano persone le quali comprino una imbarcazione «esclusivamente» per fare dello sci nautico, ma «anche» per fare lo sci nautico: il che è sostanzialmente diverso. In Italia penso che lo sci nautico non diventerà mai uno sport popolare, e per la sua difficoltà e perchè i costi sono ancora discretamente alti. A mio avviso lo sci nautico costa di più dello sci alpino, soprattutto per gli autodidatta ai quali occorre una imbarcazione a motore. Infine

la pubblicità che si fa in Italia sullo sci nautico è veramente scarsa, forse come in nessun'altra nazione al mondo.

## ANTONIO VOGNA

Fiart

### «Avvicinare di più i giovani»

Io penso che lo sci nautico sia veramente uno sport con la «S» maiuscola. Ai Saloni Nautici, alle esposizioni ed alle fiere cui partecipiamo, non c'è persona che s'interessa d'una imbarcazione senza chiederci: «È adatta per poter fare dello sci nautico?». Una barca ideale potrebbe aggirarsi sui 5 metri di lunghezza e che non butti delle onde enormi a poppa. Comunque sono altresì convinto che sia un natante entrobordo quanto un fuoribordo, offrano prestazioni uguali per lo sci nautico, purchè dotati di motori abbastanza potenti. La Fiart è una delle prime aziende nautiche italiane che abbia pensato seriamente ad una produzione per lo sci nautico, a cominciare dal «Mizar». Ma a volte gli sforzi delle industrie non servono, in quanto allo sci nautico inteso come sport, si fa una pubblicità minima, di scarso rilievo, ed in un certo senso improduttiva. I giovani incominciano a rispondere: ma dov'è la propaganda per incrementare il loro entusiasmo?

## GABRIELLA GARBAGNATI

Motonautica Ambrosiana

### «Sport e hobby»

Lo sci nautico è essenzialmente uno sport ed anche un hobby, ma assolutamente non è una moda. Lo definisco uno sport poichè richiede un esercizio fisico, sano, fatto all'aria aperta, ma è anche un hobby. Molti s'affannano nel dichiarare che lo sci nautico costa troppo. Ma non è vero: è lo sci da neve che costa di più, per l'attrezzatura, gli alberghi, le varie infrastrutture. Per lo sci nautico basta avere una volta per tutte il motoscafo. Comunque penso proprio che lo sci nautico diventerà uno sport popolare quanto lo sci alpino.

## GIULIA SILVANI

Silmar

### «Incide molto il costo»

Personalmente ritengo che lo sci nautico sia solo e soltanto uno sport, perchè dipende quasi esclusivamente dalle attitudini e dalla preparazione tecnico-atletica di chi lo pratica.



ENZO BELTRAME

Tutta la mia clientela e vorrei porre in rilievo «tutta», ad ogni apparizione d'un nuovo modello mi chiede se questo sia più o meno adatto allo sci nautico. In quanto al problema del costo, con 800 mila lire tra barca e motore, si può praticare dello sci nautico tecnicamente assai valido. Naturalmente anche con meno, addirittura con qualche centinaia di migliaia di lire, si può acquistare sia il natante (una minibarca o un canotto per esempio) che il motore.

## MARIA LUISA CEREDA

Elettromeccanica Bezzi

### «No, alla moda»

Lo sci nautico è esclusivamente uno sport. Non credo minimamente che sia una moda

## I MAESTRI DI SCI NAUTICO

Ecco i nomi dei 52 maestri di sci nautico che esercitano la professione in Italia.

Gli allievi maestri sono 25, mentre 22 sono gli organizzatori.

**MAESTRI:** Antonini Franco (Pesaro); Battaglion Aldo (Milano); Berard Emilio (Ulzio - Torino); Bettuzzi Giorgio (Torino); Bonaiti Ferruccio (Bardonecchia - Torino); Caronti Alfio (Blevio - Como); Casati Valerio (Como); Cassa Bruno (Como); Castelli José Angelo (Verona - Bergamo); Cesari Mario (Savona); Consigliere Elio (Genova); Contati Bruno (Genova); Coppello Claudio (Chiavari - Genova); Cosuttì Alberto (Milano); Covi Giorgio (Trento); Da Ros Roberto (Torino); Di Filippo Filippo (Trezzano sul Naviglio - Milano); Drago Giorgio (Bergamo); Figoli Gigi (Milano); Gianera Luciano (Madesimo - Sondrio); Lanfranchi Attilio (Ponte Nossina - Bergamo); Lanfranchi Delfino (Ponte Nossina - Bergamo); Mallone Luigi (Varazze - Savona); Marangoni Ivano (Biella); Martini Silvano (Vado Ligure - Savona); Monaci Aldo (Sestriere - Torino); Nasi Fausto (Genova-Quarto); Oc-leppo Leo Giuliano (Torino); Pagani Alfredo (Roma); Paltrinieri Marcello (Sestriere - Torino); Patrone Teresa (Varazze - Savona); Piantoni Sandro (Ponte Nossina - Bergamo); Piccardo Giuseppe (Varazze - Savona); Pilatti Silvio (Madesimo - Sondrio); Pironi Renato (Milano); Pucci Antonio (La Spezia); Rinaldi Gianni (Bergamo); Ripamonti Gianni (Ornavasso - Novara); Sorarù Giordano (Roccapietore - Belluno); Teso Adriano (Bergamo); Timon Aldo (Avigliana - Torino); Tonon Vito (Longone al Segrino - Como); Usai Cesare (Alghero - Sassari); Verani Giancarlo (Milano); Veraci Pucci (Milano); Verri Angelo (S. Giovanni Bellagio - Como); Vespo Alfonso (Meina - Novara); Vezzetti Tullio (Varazze - Savona); Vidoli Lupo (Castelletto Ticino - Novara); Vidoli satù Elena (Castelletto Ticino - Novara); Zarini Pietro (Val Formazza - Novara).

e che cioè qualcuno lo pratici solo perchè altri lo praticano. È destinato a diventare popolare perchè è uno sport molto bello, abbastanza facile e... simpatico. Di barche per praticarlo il mercato ne offre una vastissima scelta: inutile fare nomi, perchè l'elenco sarebbe interminabile.

## ASTRID MUKERMANN

U.C.I.N.A.

### «Gemellaggio sci e diporto»

Secondo me lo sci nautico è uno sport poichè richiede una preparazione fisica particolare e quindi o il principiante lo considera sotto il profilo prettamente sportivo, oppure è preferibile che rinunci subito. Certo si potrebbe fare molto perchè lo sci nautico possa assurgere al rango di sport popolare. Faccio un esempio: in alcuni stabilimenti balneari di Genova il pubblico non solo viene preparato fisicamente allo sci nautico, ma addirittura con la pratica quotidiana viene portato a diretto contatto con questo sport. Sia però ben chiaro che nel futuro lo sci nautico resterà condizionato allo sviluppo della nautica da diporto in generale, perchè chi possiede una barca quasi generalmente la destina proprio allo sci nautico. Perciò mi si consenta d'aggiungere che il Salone di Genova contribuisce in maniera notevolissima allo sviluppo ed alla promozione di questo sport.

## LUIGI VIANINI

Vianini

### «Sport e pubblicità per vincere»

Lo sci nautico è soltanto uno sport. È errato nella maniera più assoluta volerlo ad ogni costo catalogare come un hobby o come una moda. Si tratta d'uno sport in fase di sviluppo crescente: certo che se s'intensificasse la propaganda a suo favore, gli effetti sia sotto il profilo agonistico-popolare, sia sotto il profilo produttivo-industriale, sarebbero immediati e assai più sensibili.

## ALDO CRANCINI

Nautica Crancini

### «Solo questione di tempo»

L'industria nautica nazionale è preparatissima affrontare le esigenze dello sci nautico, inteso come sport. Si prenda l'esempio dei canotti: per il momento sono i mezzi promozionali più efficienti a favore dello sci nautico, poichè impegnano cifre minime sia per l'acquisto, quanto per la manutenzione ed il trasporto. Per il momento comunque lo sci nautico non può considerarsi uno sport popolare perchè le scuole sono relativamente poche e quest'attività, infine, ha il suo costo. Ma penso che la situazione sia destinata a cambiare rapidamente, poichè i costi debbono diminuire. Certo un po' più di propaganda non danneggerebbe nessuno, anzi...

\* \* \*

Alle impressioni ed ai pareri che ci sono stati rilasciati, ognuno potrà dare l'interpretazione che crederà più opportuna. Tuttavia concludendo non possiamo non sottolineare i seguenti punti:

1°) Lo sci nautico non è nè un hobby, nè una moda: è soltanto uno sport.

2°) Lo sci nautico è ritenuto da alcuni come uno sport costoso, che dovrebbe costare meno. Però sussiste la convinzione che si tratti d'una situazione passeggera, che andrà sempre più normalizzandosi, con una sempre maggiore popolarità.

3°) L'ascesa dello sci nautico inteso come sport è in costante progresso: essa segue di pari passo la diffusione commerciale della nautica da diporto.

4°) Su scala nazionale lo sci nautico dispone di scuole bene attrezzate e di maestri preparati. Si tratta ora di dare un ulteriore incremento alla catena di scuole e di maestri esistenti in Italia.

5°) Lo sci nautico in Italia è carente di un'azione pubblicitaria, propagandistica e promozionale a largo raggio.

6°) L'industria è preparatissima, con la sua produzione, a venir incontro alle esigenze presenti e future dello sci nautico. Sul mercato nazionale esiste una così vasta scelta di imbarcazioni, di motori, di sci e di equipaggiamenti, che ci si può indirizzare liberamente alla ricerca del meglio



**OGNI MESE**

# sciare

SKIER SKIING SKILAUFEN ESQUIAR

**LA RIVISTA  
DI SPORT INVERNALI  
E SCI NAUTICO  
PIÙ LETTA IN ITALIA**

LE PROVE DEGLI SCI • LE STAZIONI  
INVERNALI • I CONSIGLI DEI CAM-  
PIONI • I GRANDI SCI CLUB • TUTTE  
LE GARE • LA RUBRICA DEI RAGAZZI  
• L'AUTOMOBILE, LA MODA, LA CA-  
SA E L'ARREDAMENTO IN MONTAGNA  
SCI NAUTICO

**SCI VECCHI?  
con l'abbonamento  
a Sciare  
GRATIS  
SCI NUOVI!**

**Abbonamento  
annuale  
DODICI NUMERI  
L. 2.700**

Conto Corrente Postale  
3/56218  
Via Vitruvio, 43 - Milano



Servizio dei Conti Correnti Postali

**Certificato di Allibramento**

Versamento di L. **2700**

eseguito da .....  
residente in .....  
via .....

sul c/c N. **3/56218**  
intestato a: « **SCIARE** »

**Via Vitruvio, 43 - Milano**

Addi (°) ..... 196

Bollo lineare dell'Ufficio accettante

.....  
Bollo a data

N. ....  
del bollettario ch 9

Indicare a tergo la causale del versamento

**SERVIZIO DEI CONTI CORRENTI POSTALI**

Bollettino per un versamento di L. **2700**

Lire **Duemilasettecento**  
(in lettere)

eseguito da .....  
residente in .....  
via .....

intestato a: **3/56218**  
sul c/c N. « **SCIARE** » **Via Vitruvio, 43 - Milano**

Firma del versante .....  
Addi (°) ..... 196

Bollo lineare dell'Ufficio accettante

Tassa L. ....

.....  
Bollo a data

Mod. ch 8-bis

Cartellino  
del bollettario

L'Ufficiale di Posta

(°) La data deve essere quella del giorno in cui si effettua il versamento

Servizio dei Conti Correnti Postali

Ricevuta di un versamento

di L. **2700**

Lire (°) **Duemilasettecento**  
(in lettere)

eseguito da .....  
.....  
.....

sul c/c N. **3/56218**  
intestato a: « **SCIARE** »

**Via Vitruvio, 43 - Milano**

Addi (°) ..... 196

Bollo lineare dell'Ufficio accettante

numerato  
di accettazione

Tassa L. ....

.....  
Bollo a data

(°) Sbarrare con un tratto di penna gli spazi rimasti disponibili prima e dopo l'indicazione dell'importo

La ricevuta non è valida se non porta il cartellino o il bollo rettangolare numerati.



RUDI NEUMANN, A DESTRA, DOPO LA FELICE TRAVERSATA

# La traversata dell'Adriatico

di Enrico Freyrie

Rudy Wolfgang Neumann, trent'anni, tedesco di Monaco, sposato con un figlio di pochi mesi, è il primo uomo che abbia attraversato l'Adriatico, da Pola alla riviera romagnola, con gli sci d'acqua ai piedi. L'impresa è stata compiuta in meno di quattro ore ed è il primo valido tentativo, fra i tanti che seguiranno, per vincere il premio posto in palio dall'Azienda autonoma di soggiorno di Cervia (5 mila dollari, circa tre milioni di lire) per chi attraverserà il mare fra i due litorali nel miglior tempo. I tentativi proseguiranno sino a settembre.

Neumann era trainato da un « Rio » di sei metri, munito di due motori da 180 cavalli, con la cima di rimorchio a dodici metri, minimo consentito dal regolamento. Neumann, come gli altri atleti che si cimenteranno nella traversata, aveva sci Freyrie, di forma ovoidale, punta rinforzata in fiberglass.

Credo che, poche volte, un'impresa sportiva del genere sia stata tanto validamente appoggiata dalla stampa. Ma il fascino dell'attraversamento di un mare fa sempre presa sul pubblico che ne immagina le difficoltà. E, oggi, possiamo dire che esse sono state maggiori di quelle previste. La lunghezza della prova, una piccola onda che investiva gli sci di Rudi, ritmicamente, stroncandone la resistenza. Lo sbaglio di percorso dovuto ad una flottiglia di motoscafi che, venuti incontro all'atleta tedesco per una quarantina di chilometri lo hanno riportato a Cesenatico, anziché a Cervia. Il casco, che, alla prima caduta si è riempito d'acqua. La corda da traino, troppo corta, sono stati altrettante difficoltà per l'atleta al suo primo tentativo.

Qualche anno fa è stata disputata la 100 miglia del Lario, con partenza simultanea dei concorrenti. Ma altro è una gara su lago, con circuito chiuso, e, altro è l'attraversamento di un mare, per cui si sono dovuti fabbricare sci speciali.

Gli sci di Neumann sono stati descritti ma nessuno li ha visti. Al suo arrivo, una corvetta della Marina li ha raccolti ed essi non hanno partecipato al trionfo dell'atleta e del motoscafo. Eppure avevano avuto grande importanza, per la realizzazione dell'impresa. Per questo tentativo, Freyrie aveva preparato tre tipi di sci:

- Un monoski, lungo cm. 180, con profilo classico, suola concava, e deriva sottilissima. Punta molto elastica. Uno strato di gommapiuma sotto gli attacchi.
- Un paio lungo cm. 200, con punte molto elastiche, suola piatta a quattro righe. Lati paralleli.
- Un paio (che, poi, fu usato) lungo cm. 180, con lati curvi, punta molto elastica, suola in formica, armati con fiberglass, derive in acciaio inox, molto sottili.

Le principali considerazione che hanno portato a queste scelte, furono che la punta, incontrando onde, doveva trasmetterne l'urto allo sciatore, nel modo più blando, per non sbilanciarlo. Le soles, dovevano essere poi, il più possibile scorrevoli, per non affaticarlo, con un attrito troppo marcato. Gli sci dovevano inoltre avere la massima direzionalità, per non costringere l'atleta a correggere continuamente la rotta. Dovevano assicurare, anche, una buona stabilità per lo sciatore stanco, con i riflessi appannati.

La prima traversata è ora avvenuta. Già si annunciano le future prove. Correrà Bruno Cassa e, dopo di lui, i più forti atleti della squadra italiana. Forse, anche la figlia di Barnard. Per loro, il compito sarà più facile.

Da parte di Freyrie, ci saranno anche nuovi sci con carene e redan, lunghissimi, scolpiti nella suola, come i pattini degli idrovolanti. Prima di consegnarli a chi dovrà usarli in gara se ne proverà la resistenza allo scivolamento con un dinamometro applicato alla coda da traino. Se i risultati conforteranno le ipotesi teoriche, avremo ottenuto un successo. Ed un nuovo tipo di sci, che chiameremo da fondo, si affiancherà agli altri, ai monosci da slalom, agli sci da figura, a quelli da salto e da KL.

La ricevuta del versamento in C/C postale, in tutti i casi in cui tale sistema di pagamento è ammesso, ha valore liberatorio per la somma pagata, con effetto dalla data in cui il versamento è stato eseguito.

## FATEVI CORRENTISTI POSTALI

Potrete così usare per i Vostri pagamenti e per le Vostre riscossioni il

## POSTAGIRO

essente da qualsiasi tassa, evitando perdite di tempo agli sportelli degli uffici postali

## AVVERTENZE

Il versamento in conto corrente è il mezzo più semplice e più economico per effettuare rimesse di denaro a favore di chi abbia un C/C postale.

Per eseguire il versamento il versante deve compilare in tutte le sue parti, a macchina o a mano, purché con inchiostro, o mediante penna a sfera, il presente bollettino (indicando con chiarezza il numero e la intestazione del conto ricevente qualora già non vi siano impressi a stampa).

Per l'esatta indicazione del numero di C/C si consulti l'Elenco generale dei correntisti a disposizione del pubblico in ogni ufficio postale.

Non sono ammessi bollettini recanti cancellature, abruzioni o correzioni.

A tergo dei certificati di allibramento i versanti possono scrivere brevi comunicazioni all'indirizzo dei correntisti destinatari, cui i certificati anzidetti sono spediti a cura dell'Ufficio conti correnti rispettivo.

### Causale del versamento

Per l'abbonamento (12 numeri dalla data del versamento) alla rivista **SCIARE** in favore di

NOME \_\_\_\_\_

COGNOME \_\_\_\_\_

VIA \_\_\_\_\_

N. \_\_\_\_\_

LOCALITA' E PROVINCIA \_\_\_\_\_

Parte riservata all'Ufficio dei conti correnti

Il Verificatore



# RAGAZZI CARICAAA!!!

CAPITANO CLAUDIO BALDESSARI

## I FIGLI DEL PRESIDENTE

Egregio Sig. Presidente, siamo i ragazzi che amano lo sci. Per noi è lo sport più bello del mondo. Ci crediamo e siamo veramente convinti che riusciremo, praticandolo, a diventare dei bravi atleti e soprat-

tutto dei veri uomini. Noi giovani sembriamo un po' dei ribelli ma abbiamo capito queste cose e, nonostante le apparenze molte volte errate, sappiamo essere obiettivi e cerchiamo di capire anche i grandi più di

quanto loro non facciamo con noi. Abbiamo solo bisogno di essere convinti su quello che dobbiamo fare e poi siamo ben lieti di farci guidare sulla strada giusta. Molte volte queste spiegazioni ci vengono negate. In certi casi è addirittura un onore essere presi a scapaccioni per aver avuto l'ardire di avanzare qualche richiesta. Ma gli scapaccioni sono nati con noi e non ci impressionano. Spesso ci sentiamo in diritto di reagire e vorremmo tanto farlo. Poi pensiamo che, tutto sommato, ci conviene aspettare. Anche se abbiamo capito l'inutilità delle sberle date a vanvera, pensiamo che prima o poi lo capiranno anche i grandi; sappiamo attendere.

Quando leggiamo i giornali che parlano di sci e cerchiamo di capire quello che si scrive sull'argomento, non le nascondiamo che in moltissimi casi non riusciamo a tirar fuori nulla.

I grandi ritengono sacre ed infallibili le idee che pongono in discussione. Ognuno presenta le proprie quasi sempre diverse se non in netto contrasto con quelle degli altri. Tutto quello che è stato fatto è sempre sbagliato. Per risolvere i problemi, dicono, bisogna avere il coraggio di guardare in faccia la verità, cambiare tutto e ricominciare daccapo. Noi giovani siamo meno drastici ed anche nelle nostre conosciutissime e recenti battaglie parliamo di riforme, di revisioni, di modifiche, di aggiornamenti e così via ma mai abbiamo detto di prendere una gomma, di cancellare tutto e di ricominciare ogni cosa.

Per i grandi sembra che nemmeno il pensiero sia tollerabile come elemento di modifica alla soluzione che presentano.

Siamo ragazzi — ripetiamo — e come tali non possiamo forse capire i misteri degli adulti. Non è nemmeno facile, per noi,

sapere se in mezzo a loro esiste veramente qualche depositario in assoluto della verità.

L'unica cosa che crediamo di aver capito è che il Suo compito dev'essere un di quelli più ingrati.

L'assemblea di Cesenatico Le ha nuovamente offerto il volante della grande macchina federale. Non possiamo parlare dei grandissimi problemi che assillano il nostro sci e soprattutto non possiamo certo dire alcunchè che possa portare aiuto.

Siamo però contenti che Lei, ingegner Conci, sia ancora alla guida della nostra federazione e vogliamo augurarci, ci piace il paragone, di vederla abilissimo e perfetto pilota come sempre lo è stato Eugenio Monti nella guida del suo bob.

Come l'insuperabile olimpionico Lei saprà tener ben stretto il volante e guidare fin sotto il traguardo di Sapporo la pesante e difficile macchina della FIS. Il nostro affetto e la completa dedizione che promettiamo formalmente di dare in ogni azione relativa allo sci, speriamo possono farLe sentire quanto Le siamo vicini.

Sappiamo che la Sua gentile Signora, ottima sciatrice, si lamenta spesso per gli impegni menta spesso per i tanti impegni che La sottraggono alla zienza, Signora. Suo marito non ha solo tre figli, ma mille e più; ha tutti i ragazzi che sciano e che Le vogliono bene.

Per tutti voi ragazzi, ha cercato di esprimere il pensiero ed i sentimenti che provate il vostro

### ***I decorati di "Sciare,,***

*Ecco i ragazzi d'oro di « Sciare », con i loro allori, che vengono premiati il 18 giugno alla Terrazza Martini di Milano con una medaglia:*

**MARIA GRAZIA ANTONELLI**

1<sup>a</sup> Asp. S.S. « Campionati Italiani Giovani »

**MARCELLO BAZZANA**

1<sup>o</sup> Asp. Comb. Nord. « Campionati Italiani Giovani »

**TIZIANA BRACELLI**

Camp. It. S.G. Cuccioli 2 « Campionato Italiano Juvenes »

**GIANCARLO BRUSEGHINI**

1<sup>o</sup> Asp. S.G. « Campionati Italiani Giovani »

**GIOVANNI CANTONI**

1<sup>o</sup> Cuccioli salto speciale « Campionati Italiani Giovani »

**GIULIO CAPITANIO**

Camp. It. Fondo 10 Km. « Campionati Italiani Giovani »

**CLAUDIO CASELLI**

1<sup>o</sup> Asp. Fondo per la Comb. « Campionati Italiani Giovani »

**SANDRO DALLE AVE**

1<sup>o</sup> Asp. Salto Speciale « Campionati Italiani Giovani »

**GIORGIO DALMASSO**

1<sup>o</sup> All. S.G. « Campionati Italiani Giovani »

**PAOLO DE CHIESA**

Camp. It. S.G. Rag. « Campionati Italiani Giovani »

**TEODORICO FABI**

Camp. It. S.G. All. « Campionato Italiano Juvenes »

**PIETRO GROS**

1<sup>o</sup> All. Discesa - 1<sup>o</sup> All. S.S. « Campionati Italiani Giovani »

**ULLI LEITNER**

1<sup>a</sup> Asp. S.G. « Campionati Italiani Giovani »

**NANNI MUSSONE**

Camp. It. S.G. Asp. « Gran Premio Saette Coca Cola »

1<sup>o</sup> Asp. S.S. « Campionati Italiani Giovani »

**LIDIA PELLISSIER**

Camp. It. Asp. S.G. e S.S. « Gran Premio Saette Coca Cola »

**EVI PITSCHIEDER**

1<sup>a</sup> Asp. Discesa « Campionati Italiani Giovani »

**MASSIMO PROVERA**

Camp. It. S.G. Cuccioli 2 « Campionato Italiano Juvenes »

**CLAUDIA PRUCHER**

1<sup>o</sup> Asp. Fondo 5 Km. « Campionati Italiani Giovani »

**DARIO PUSTETTO**

Camp. It. All. salto speciale « Campionati Italiani Giovani »

**CARMEN ROSOLENI**

1<sup>a</sup> All. Discesa « Campionati Italiani Giovani »

**ARNOLD SENONER**

Camp. It. Asp. S.S. « Gran Premio Saette Coca Cola »

1<sup>o</sup> Asp. Discesa « Campionati Italiani Giovani »

**SANDRA TIEZZA**

Camp. It. All. S.G. « Campionato Italiano Juvenes »

1<sup>o</sup> All. S.S. e S.G. « Campionati Italiani Giovani »

**ANNA VALLE**

Camp. It. Rag. S.G. « Campionato Italiano Juvenes »

*Capitano*

# Occhio alle gambe!

*Rilievi statistici e consigli del professor Bianchi Maiocchi sulla infortunistica da sci e come prevenire gli incidenti. Micidiale è la neve fresca, pericoloso il pomeriggio, il lato destro paga più del sinistro. Le fratture sono maggiori delle distorsioni*

di Antonio Bianchi Maiocchi

L'incremento della Traumatologia da sci è una realtà in continua evoluzione ed il tributo che la vita moderna, unitamente all'infortunistica stradale, paga è sempre più oneroso.

Anche se la percentuale in numero assoluto sembra ferma all'1%, ben più veloce è l'incremento del numero degli sportivi conquistati all'affascinante sport della neve e quindi, proporzionalmente, l'aumento dei casi di lesione.

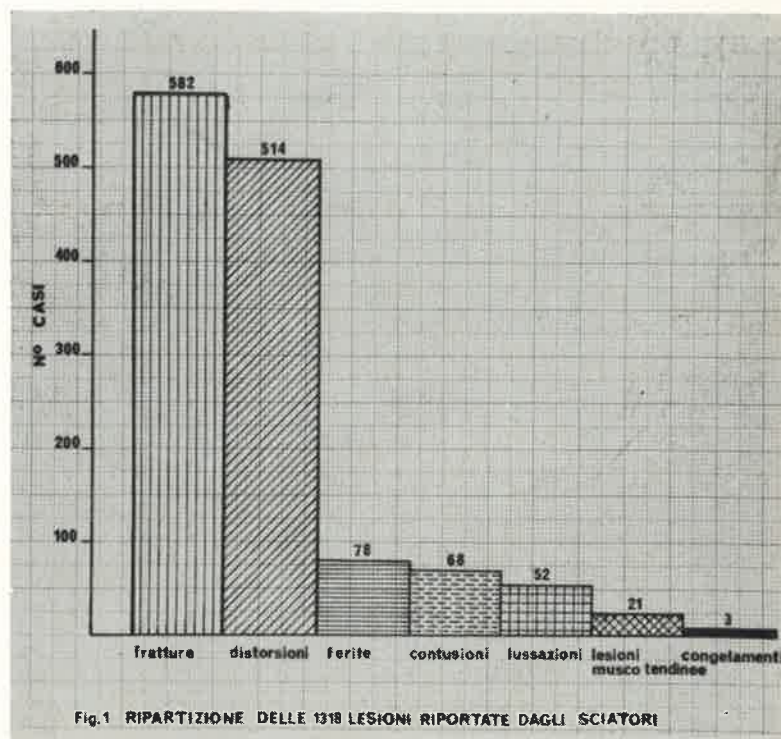
Abbiamo voluto in questa breve nota, trarre dei rilievi statistici dopo un triennio di funzionamento dei Centri Pronto Soccorso convenzionati F.I.S.I. sparsi un po' dovunque su tutte le Alpi. Attualmente i Centri sono 20 e lo scopo della loro istituzione era proprio quello di offrire in tutte le stazioni invernali un'assistenza traumatologica qualificata che desse all'infortunato un minimo di garanzia per una condotta terapeutica specializzata. Infatti nella costituzione del Centro si doveva garantire la presenza di un traumatologo almeno nelle giornate festive e di maggior afflusso di sportivi.

Compito dei Centri era inoltre quello di fornire precisi dati statistici sull'infortunistica da sci.

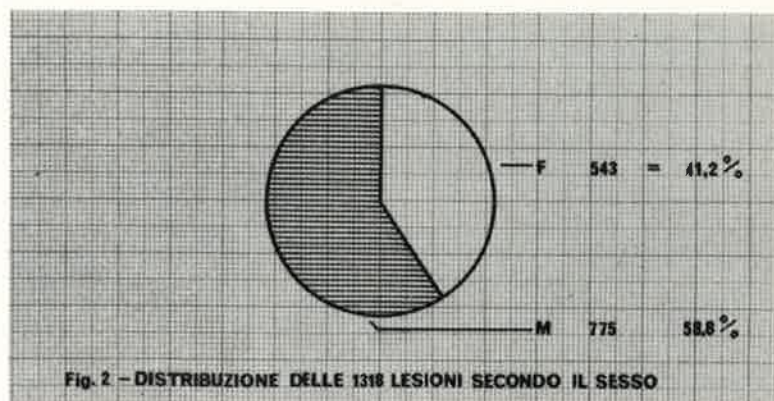
In Italia esiste solo un grande Istituto, il Codivilla-Putti di Cortina, Centro ospitaliero, che raccoglie tutti gli infortunati da sci della conca Ampezzana. Questa stazione invernale dispone così di dati statistici molto accurati ma riferiti ad un'unica regione con un terreno d'esercizio dello sport uniforme, con piste ben tenute e particolarmente curate.

È indiscusso che la mancanza di adeguate misure di preven-

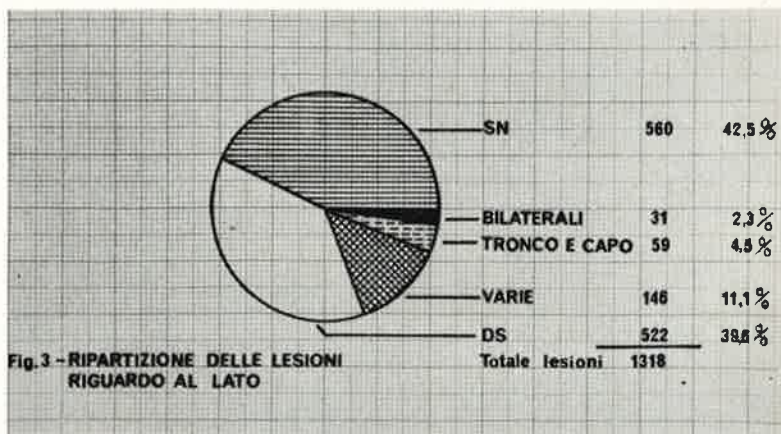
Per completare il suo studio statistico, il prof. Bianchi Maiocchi e il dottor Sguazzini Viscontini hanno indagato a fondo su 1318 casi ricavando le tabelle grafiche che pubblichiamo e che meglio illustrano l'articolo.



Proporzione fra fratture, distorsioni e altre lesioni meno importanti. Confermata la maggiore incidenza della frattura nei confronti della distorsione.



È il sesso maschile che paga il maggior tributo alla lesione (58,8%) nei confronti del sesso femminile.



Predominanza di lesioni sul lato destro nei confronti del sinistro. Rara appare la lesione bilaterale (2,3%).

zione sulle piste come può essere una particolare segnaletica, può far aumentare notevolmente il numero degli incidenti andando oltre quel limite di sicurezza che è per noi traumatologi l'1%.

In un triennio sono stati diagnosticati e curati nei Centri F.I.S.I. 5349 casi di lesione da sci. Nella elaborazione della casistica, si è visto che il numero annuale è di circa 2000 casi. Se uniamo a questi le 2300 fratture denunciate da Allaria a Cortina in 4 anni (1960-1964) con una frequenza di lesione traumatica di circa 900 casi annualmente, associati ai 732 casi denunciati da Calcagni a Bardonecchia nel quinquennio '58-'63 si può valutare che in un triennio sulle Alpi nelle sole stazioni invernali più note avvengono una media di 7000 infortuni. Io penso pertanto che in Italia la frequenza delle lesioni da sci superi annualmente i 10.000 casi.

Sono dati statistici che fanno meditare e tale infortunistica deve essere tenuta presente soprattutto per studiare i mezzi di prevenzione.

Ritorniamo ora ai nostri dati di osservazione riferiti all'ultimo triennio; sempre sul complessivo di 5349 si sono avuti 2397 casi di fratture e 2952 casi di distorsioni, contusioni e ferite.

Se confrontiamo questi dati con quelli studiati da Allaria nelle prime « Journées Internationales de Traumatologie du sky » svoltesi a Chambéry nel 1954, vediamo come i nostri dati in circa 13 anni sono maggiormente spostati verso le fratture. Allaria riportava in un triennio 1532 casi di frattura e 2359 casi di distorsioni e lussazioni con una differenza di 827 in favore di quest'ultima casistica. La nostra differenza è invece di 555 casi su di un totale ben maggiore.

Non deve però stupire questo dato che sposta le nostre statistiche verso lesioni più gravi perchè nei nostri Centri affluisce una traumatologia più importante, quei casi cioè che avevano bisogno di un trattamento urgente per essere poi trasferiti nelle città. È quindi logico che sfugga la traumatologia meno grave come la distorsione o la semplice contusione.

Se esaminiamo in modo più dettagliato la nostra statistica possiamo trarre dati ancora più interessanti.

Denunciamo per esempio 30 casi di fratture di femore in 3 anni e se li confrontiamo con i 40 casi osservati a Cortina in 10 anni si deve ammettere che questa lesione, un tempo molto rara, ha avuto un notevole incremento. Ciò è dovuto alle alte velocità che gli attuali mezzi consentono allo sportivo mentre l'attacco di sicurezza non evita in questo caso l'urto diretto sul terreno ghiacciato o su di una roccia affiorante dalla neve.

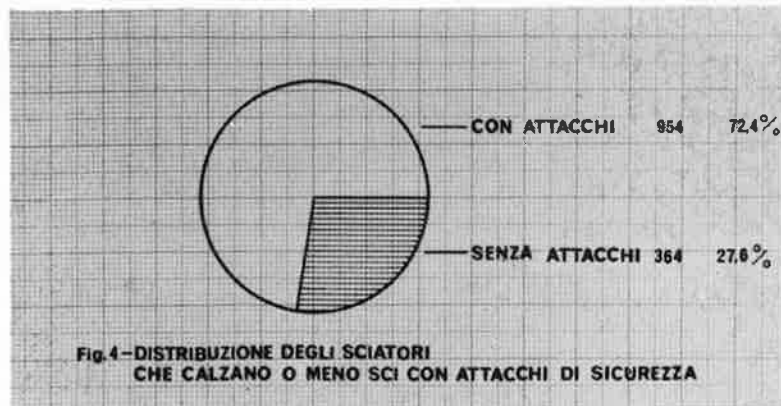
Consideriamo ora le fratture isolate di tibia: i nostri casi complessivi sono 496 con una percentuale sul totale delle lesioni del 9,27%.

Allaria scriveva nel suo rapporto del 1954 che la frattura isolata di tibia è nell'adulto eccezionalmente rara, mentre è di regola nei giovani al di sotto dei 12 anni. Infatti passando le schede dei Centri abbiamo potuto osservare come il 70% delle fratture della sola tibia sia avvenuta in soggetti al di sotto dei 12 anni, mentre il 30% è osservato in soggetti al di sopra di tale limite d'età. Possiamo così ammettere che tale lesione veramente rara 20 anni fa, si ripresenta ora con maggior frequenza e pensiamo che ciò sia dovuto in parte proprio all'attacco di sicurezza, oltre che alle moderne calzature alte. Lo sgancio dello sci limita la torsione dell'arto inferiore ad un limite in cui il perone possa resistere alla rottura.

Il suo incremento può essere anche legato al maggior numero di bambini che hanno iniziato questo sport in questi ultimi anni.

Questo tipo di fratture nel 30% dei casi è del tipo trasverso, « a legno verde », appena al di sopra della caviglia per i più piccoli o con interessamento del pilone tibiale nei più grandicelli. È certamente collegata anche — come abbiamo detto — all'uso della calzatura da sci alta al di sopra dei malleoli per cui il fulcro di torsione nella caduta si sviluppa in prevalenza a tale livello.

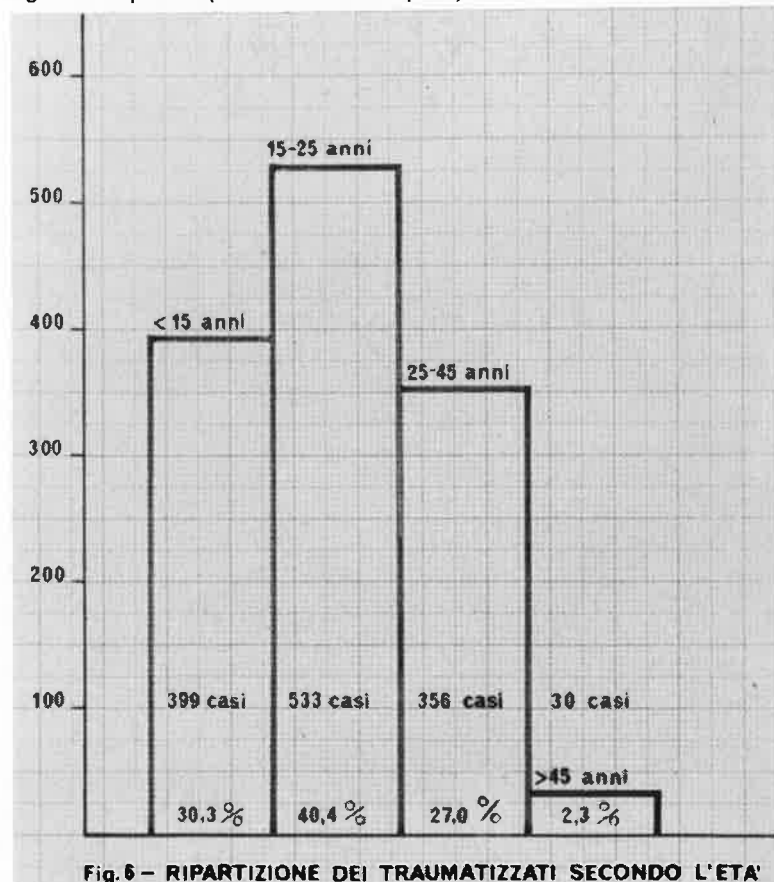
Altro dato importante riguarda la frattura biossea della gamba: nel quinquennio 1954-59 il Codivilla-Putti dava una percentuale del 15% su tutte le lesioni da sci. Le nostre statistiche confermano una netta riduzione con una percentuale dell'11,7 nel triennio 1960-



I dati contenuti in questo grafico si riferiscono a tre anni or sono e appaiono superati in quanto riteniamo che il 90% degli sportivi usi ora l'attacco di sicurezza.



Responsabilità della neve in casi di lesione. La neve fresca è la più colpevole poichè lo sci, affondando, svolge un più attivo gioco di leve e di torsioni. La neve gelata è poi responsabile delle maggiori lesioni agli arti superiori (lussazione della spalla).



Fra i 15 ed i 25 anni è l'età più attiva per la pratica dello sport dello sci per cui ne consegue la logica maggiore percentuale di traumatizzati in questa età.

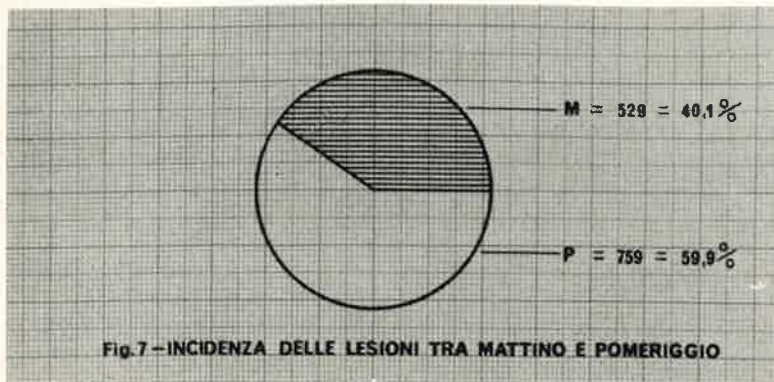


Fig. 7 - INCIDENZA DELLE LESIONI TRA MATTINO E POMERIGGIO

Appare netta la predominanza della possibilità di lesioni nelle ore pomeridiane. Una utile profilassi al trauma è quella (specialmente per i trentenni e oltre) di non interrompere la pratica sportiva con la colazione allorchè la muscolatura si raffredda e l'afflusso sanguigno allo stomaco rende meno pronto il riflesso in difesa della caduta.

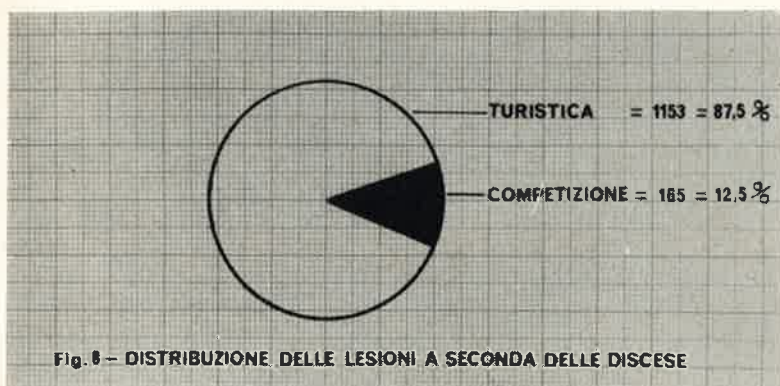


Fig. 8 - DISTRIBUZIONE DELLE LESIONI A SECONDA DELLE DISCESE

La discesa turistica, con il suo alto numero di cultori, fa registrare una maggiore percentuale ma confrontandola con quella della competizione (che impegna un minore numero di sportivi) si può dedurre che la gara, per le sue stesse caratteristiche, ha una maggiore pericolosità.

1963. Tale percentuale ci sembra ormai stabilizzata sul 9-10 nell'ultimo triennio.

La diffusione pressochè totale dell'attacco di sicurezza adottato ormai da tutti gli sportivi ha portato a questa minima percentuale; infatti nell'80% dei casi di fratture biossee gli infortunati hanno dichiarato che l'attacco non si era sganciato. Ciò dimostra in modo certo che il problema della sicurezza sta nella giusta regolazione del punto di apertura dell'attacco. Sarebbe quindi augurabile che i nostri studi si rivolgersero sempre più a tale problema e che i costruttori di attacchi di sicurezza potessero ideare un dispositivo di taratura in relazione al peso del corpo ed alla velocità che si vuole raggiungere.

Per le lesioni malleolari, se confrontiamo sempre il Codivilla-Putti con i suoi 1350 casi osservati in 10 anni dal 1950 al '60, con una percentuale del 32,8%, i nostri dati attuali spostano decisamente questa percentuale al 12,8%.

La moderna calzatura alta e rigida, se favorisce in certo qual modo la frattura isolata della tibia, al 3° inferiore, preserva invece la frattura malleolare facendone diminuire considerevolmente la sua percentuale.

Sempre mantenendo come punto base di riferimento la statistica di Cortina, vediamo che l'arto superiore è coinvolto attualmente nei traumi da sci con la percentuale del 6,5% per le frat-

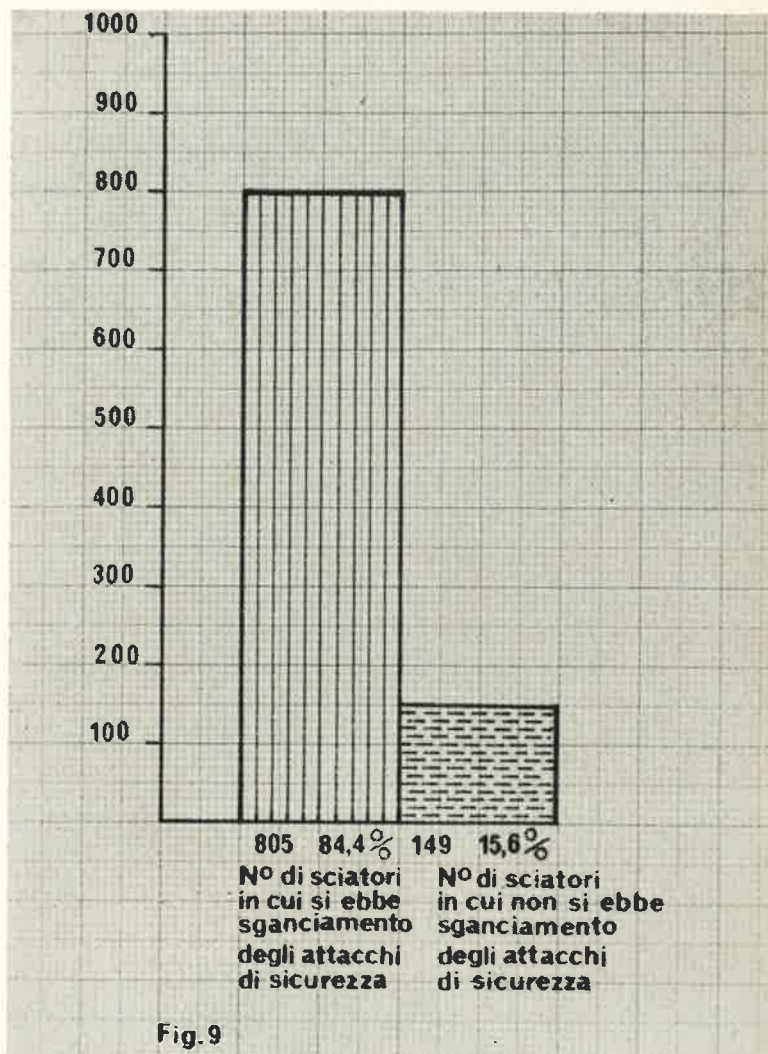


Fig. 9

Conferma di quanto ripetutamente affermato. L'84,4% ha subito lesioni nonostante lo sganciamento dell'attacco di sicurezza. Lesioni però fortunatamente benigne perchè la frattura della gamba (lesione più tipica di un tempo) è discesa in percentuale dal 20 al 10. Quindi, l'uso dell'attacco di sicurezza è una valida profilassi alla lesione traumatica.

ture del 2,6% per le lussazioni di spalla. I dati coincidono approssimativamente con quelli osservati prima del 1954 e quindi l'introduzione dell'attacco di sicurezza non sposta in maniera palese la sua percentuale; non crediamo che lo sgancio improvviso ed imprevisto dell'attacco possa favorire la lesione a livello dell'arto superiore, mentre la sua frequenza è piuttosto legata alle condizioni di neve o di ambiente.

Un numero veramente grande ci colpisce per quanto riguarda le gravi distorsioni del ginocchio (971 casi) e del collo del piede (982 casi) e pertanto dal 1954 al 1964 la percentuale della distorsione del ginocchio, è passata dal 23,9% al 18,1% e la distorsione del collo del piede dal 15% al 18,3%. Non sembra che l'uso della sicurezza abbia fatto aumentare la distorsione del ginocchio determinata dalla caduta per improvviso sgancio dell'attacco perchè la sua percentuale è in effetti diminuita.

Aumentata invece appare la distorsione del collo del piede, la calzatura alta può preservare dalla frattura del malleolo ma non dalla distorsione, poichè la torsione della cavaglia si esaurisce piuttosto a livello della tibiotarsica anzichè del ginocchio.

Per il resto sono sempre valide le cause generiche della distorsione del ginocchio e del piede, lesioni legate direttamente allo sport da sci nei tipici meccanismi di caduta e con la casistica del 1953 (percentuale del 36% sul totale) resta la lesione più tipica di questo sport.

# estate con l'Alpina



Uno « chemisier » in spugna ciniglia rappresenta la soluzione più classica per il dopo-spiaggia. Il colore scelto per questo modello è il turchese, di gran moda. (Maglierie Sportive L'Alpina - Milano)

Pratica e simpatica questa maglietta in tessuto tubolare, color ciclamino, d'ispirazione « dolce-vita ». (Maglierie Sportive L'Alpina - Milano)



Questo abito in jersey lana stampato, trova nel colore un pregio importante. È una vivace composizione a mosaico di giallo col bianco, con soluzioni di marrone che viene proposto in toni tenui e più forti. Traforato, è semplice ed elegante. Da notare il collo quadrato con il motivo dei quattro bottoni. (Maglierie Sportive L'Alpina - Milano)




## estate con Ellesse

Per l'estate i bermuda sono estremamente pratici e danno un tono di piacevole eleganza. Affermatissimi e sempre d'attualità, hanno dato vita ad una moda « non impegnata » che deve il proprio successo ad una linea gaia e divertente che si adatta perfettamente ai temi dell'estate e delle vacanze. (Modello Ellesse-Ellera Umbra, Perugia)

Un giubbotto sportivo è l'espressione più moderna della moda-estate. La gamma dei tessuti è molto vasta ed anche la disponibilità dei colori assicura un'ampia possibilità di scelta. (Modello Ellesse-Ellera Umbra, Perugia)







La moda-estate suggerisce ampie soluzioni di linea maschile. Il rigato raggiunge scopi di squisita eleganza anche quando è d'ispirazione sportiva. (Modello Ellesse-Ellera Umbra, Perugia)

La moda dei bermuda ha consentito alla fantasia di sbizzarrirsi in divertenti giochi di disegni e di colori che uniscono alla gaiezza dei motivi un tono di vivace eleganza. (Modello Ellesse-Ellera Umbra, Perugia)

**Hans Hartwig R. Löffler**, tedesco, professore d'italiano, giornalista e allievo maestro di sci nautico arriverà da Monaco in Italia a fine giugno per partecipare al Trofeo Città di Lecco. In calendario nei giorni 29 e 30. In programma, gare di slalom e figure.

**Kalevi Hakkinen**, finlandese, è giunto a Cervinia il 6 giugno. Si sta allenando per il KL (15-21 luglio). Ultimerà la preparazione con Luigi di Marco, recordman mondiale della specialità, che l'ha iniziata a Cevedale (Friuli) percorrendo molti chilometri in bicicletta. Al KL parteciperanno anche l'azzurra Marisa Mion e l'ex azzurra Giuseppina De Guio, completamente rimessasi dall'incidente automobilistico di febbraio, nei pressi di Bressanone, in cui ha riportato la commozione cerebrale. Giuseppina De Guio aspira ad essere reinscritta in Nazionale ed a questo fine sarà molto importante il risultato che consegnerà al KL.

**Gianvittorio Malugani** è il vincitore del Trofeo Presolana Gran Liquor di slalom speciale (Z.Q.) svoltosi sul Monte Pora. Classifiche:

**Seniores maschile:** 1. Malugani G. Vittorio (S.C. Lecco) 55"30 + 51"94 = 107"24; 2. Barbacovi Lorenzo (Mediolanum) 107"48; 3. Grigis Roberto (Lib. Goggi) 108"53; 4. Spampatti Felice (Lib. Goggi) 109"80; 5. Perdichizzi Antonio (Lib. Goggi) 111"54; 6. Ferrari Antonio (S.C. Pora) 112"70; 7. Migliavacca Pietro (Lib. Goggi) 113"91; 8. Beccali Giovanni (Ag. Arona) 116"70; 9. Colombelli Gianni (Lig. Goggi) 117"69; 10. Consonni Claudio (S.C. Lizzola) 118"60.

**Giovani maschile:** 1. D'Antoni Mauro (Lib. Goggi) 55"89 + 54"98 = 110"87; 2. Berlingheri Martino (S.C. Colere) 112"88; 3. Forlani Ezio (S.C. Pora) 114"69; 4. Lazzaroni Angelo (S.C. Colere) 114"82; 5. Albertelli Pietro (S.C. Pirovano) 119"21; 6. Fiorendi Wanni (Lib. Goggi) 122"48; 7. Zambetti Guido (Lib. Goggi) 122"55; 8. Piantoni Marino (S.C. Colere) 122"75; 9. Zambetti Cesare (Lib. Goggi) 125"64; 10. Radici Maurizio (Lib. Goggi) 126"33.

**Giovani femminile:** 1. Viganò Marzia (S.C. Pirovano) 65"76 + 64"04 = 129"80; 2. Bricchetti Silvia (S.C. Topolino) 129"87; 3. Re Daniela (S.C. Valanga) 133"73; 4. Marini Marina (Arona S.C.) 137"03; 5. Pizzi Chiara (Aquil. Lecco) 137"12; 6. Belingheri Rachele (S.C. Colere) 142"77; 7. Zambetti Nella (Lib. Goggi) 166"78; 8. Pastore Elena (Arona Ag.) 180"26; 9. Carrara Graziella (S.C. Comenduno) 206"53.

**La Iso Rivolta**, industria automobilistica, sta studiando la possibilità di iniziare la produzione di un tipo di sci di nuova concezione.

## Nome & Cognome

**Riccardo Plattner**, ex presidente della Commissione Tecnica per le specialità alpine, dirigerà una nuova stazione di sport invernali.

**Ermanno Nogler** sarà direttore di pista ai Mondiali, specialità alpine, in programma nel 1970 in Valgardena.

**Giuseppe Lamberti**, direttore sportivo di Cervinia, a causa di disturbi d'artrosi, per la prima volta quest'anno non si occuperà dell'organizzazione tecnica del KL. Due anni fa la relazione di Lamberti su questa specialità è valsa a farla inserire fra le prove riconosciute dalla Federazione Internazionale.

**Luigi Di Marco**, recordman del KL, correrà la prossima edizione con gli sci giapponesi Kazama.

**Eugenio Monti e Franco Nones** sono stati insigniti del Cristallo d'oro che lo Sci Club Forlì assegna ogni anno al più meritevole protagonista italiano dello sci o degli altri sport invernali. Eccezionalmente quest'anno sono stati conferiti due premi, date le belle imprese di Monti (nel bob) e di Nones (nel fondo) alle Olimpiadi. Lo scorso anno il Cristallo d'oro era stato assegnato a Giustina Demetz per la sua vittoria nella libera del Kandahar.



**Ferdinando Mariani** è entrato nella famiglia di « Sciare » con la qualifica di capo redattore. Studioso e tecnico di sci, Mariani è stato presidente della Commissione stampa della Federazione Italiana Sport Invernali e Coordinatore dell'Enciclopedia dello Sciutore, giornalista professionista ha anche redatto i capitoli sugli sport della neve del volume « Retrospettiva dello Sport », premio CONI 1951.

# SCIUTTE

SKIER SKIING SKILAUFEN ESQUIAR

Editore e Direttore  
MASSIMO DI MARCO

Redattore capo  
FERDINANDO MARIANI

Collaboratori di Redazione

Silvio Alfieri - Sandra Blondelli - Simonetta Massaia - Luigi Ripa - Duilio Tasselli - Gianni Valeri - Tito Wild

Collaboratori

AUSTRIA: Heini Messner - Karl Schranz Egon Zimmermann  
FINLANDIA: Kalevi Hakkinen  
FRANCIA: Jean Beranger - Annie Famosse - Marielle Goitschel - Jean Claude Killy - Guy Périllat - Florence Steurer  
INGHILTERRA: Gina Hathorn  
ITALIA: Marisella Chevallard, Ivo Mahlknecht  
POLONIA: Andrej Bachleda

Ski Test

LUIGI DI MARCO

Nautica e sport nautici  
ENZO CATANIA

Rubriche

arredamento: Giuseppe Ferreri  
auto: Gino Rancati  
consulenza legale: Franco M. Dernini  
medicina: Gianni Schweiger  
moda: Antonio Dimitri  
tecnica dello sci: Mario Cotelli  
ragazzi: Claudio Baldessari  
universitari: Gigi Zorio

Capo Servizio Impaginazione  
GABRIELE CONCONI

Fotografie

Ansa - AP - Olympia - Bruno Flaim (Ortisei) - Foto Breuil (Cervinia) - Mazzucco (Sestriere) - Photopress (Grenoble) - Mario Guidetti (Cervinia) - Limarilli (Montebelluna) - Fraticcioli (Perugia)

Prezzo di copertina Lit. 250  
Arretrati Lit. 500

Abbonamento annuale (Italia) Lit. 2.700  
Abbonement annuel - étranger ● Yearly subscription - abroad ● Jährliches abonnement - Ausland ● Subscripción anual - exterior: Lit. 5.400

- Direzione - Redazione - Amministrazione - Pubblicità - Via Vitruvio 43 - 20124 Milano (Italia) - Tel. 26.90.50
- Direction - Rédaction - Administration - Publicité - Via Vitruvio 43 - 20124 Milano (Italia) - Tel. 26.90.50
- Management - Editorial staff - Administration - Advertising - Via Vitruvio 43 - 20124 Milano (Italy) - Tel. 26.90.50
- Direktion - Redaktion - Verwaltung - Werbung - Via Vitruvio 43 - 20124 Milano (Italien) - Tel. 26.90.50
- Dirección - Redacción - Administración - Publicidad - Via Vitruvio 43 - 20124 Milano (Italia) - Tel. 26.90.50

Printed in Italy

Azienda Grafica e di Pubblicità  
Sesto S. Giovanni (Milano)

# SCIARE SKIKLINIK

BOLZANO - Via Macello, 67 - Tel. 24.130

Un regalo di «Sciare» agli abbonati: facciamo diventare nuovi i vostri sci vecchi senza alcuna altra spesa all'infuori del costo dell'abbonamento che è di sole 2.700 lire. Certamente alla fine della stagione invernale, i vostri sci hanno bisogno di una messa a punto. A Bolzano c'è una famosa ed attrezzata «clinica degli sci» diretta da Franz Niedermair che da 40 anni coltiva questa preziosa e difficile arte. Qui è possibile riparare gli sci di tutte le marche presenti sui mercati italiano ed estero. Qui «Sciare» vi offre

## GRATIS

**il rinnovo della superficie superiore**

che è uno degli interventi più complessi e costosi. In basso, in questa pagina, abbiamo riprodotto la «cartella clinica» che deve essere inviata alla SKIKLINIK con gli sci da riparare, sulla quale potete segnare con una crocetta l'operazione che desiderate. Il rinnovo della superficie superiore (voce 12) del valore di

## 5000 LIRE

non vi costerà nulla. E «Sciare» vi terrà informati ogni mese sulle località dove potrete trascorrere una lieta vacanza sulla neve, vi darà un panorama completo di tutto quello che vi può interessare: le grandi gare, i campioni, le scuole di sci, le più belle piste del mondo, la moda in montagna, l'arredamento, le automobili, eccetera. Ricordate: questo eccezionale regalo di «Sciare» è riservato

## AGLI ABBONATI

vecchi e nuovi (esclusi gli «omaggio»).

N.B. - Questo servizio continuerà sino al settembre del 1968, quindi potete usufruire di questa grande occasione fino all'inizio della stagione invernale 1968-'69. Non è possibile richiedere solo l'operazione gratuita. L'abbonamento singolo dà diritto ad una sola operazione.

Compilate il tagliando sotto pubblicato, ritagliatelo ed incollatelo sugli sci che spedirete alla SKIKLINIK.



ANNOTAZIONI

Segnare con una crocetta l'operazione che interessa

NOME e COGNOME .....

CITTA' .....

VIA .....

STAZIONE FERROVIARIA .....

MARCA .....

MATRICOLA e LUNGHEZZA .....

SPEDITO IL .....

FIRMA .....

Sci sinistro	Sci destro		
		6 Raddrizzare . . . . .	.....
		7 Mezzapunta . . . . .	.....
		8 Affilare lamine . . . . .	.....
		9 Bordini centrali . . . . .	.....
		10 Otturare buchi . . . . .	.....
		11 Lucidare superficie . . . . .	.....
		12 Rinnovare superficie . . . . .	<b>GRATIS</b>
		13 Bordini . . . . .	.....
		14 Incollare foglio . . . . .	.....
		15 Punta nuova . . . . .	.....
		16 Plastica laterale . . . . .	.....
		17 Piegare metà (ponte)	.....
		18 Salvapunte . . . . .	.....
1 Incollare . . . . .	.....		
2 Lisciare suoletta . . . . .	.....		
3 Suoletta nuova . . . . .	.....		
4 Smontaggio attacchi . . . . .	.....		
5 Salvacode . . . . .	.....		

# Riva

## LO SKI-BOAT DEI CAMPIONI!

Foto Mondadori/press

