nevesport
ILLUSTRATO

EX NOVO CON SIORPAES

SETTIMANALE DI ATTUALITÀ E INFORMAZIONE • ANNO IV • N. 19 • EDIZIONE SPECIALE OTTOBRE 1968 • LIRE 120

CHIUDE LO STELVIO, COMINCIA L'INVERNO

FAGANELLO

NORDICA

primi sulla neve

MONTEBELLUNA (TV) ITALIA

Perchè queste contorsioni? -Oh, Lei vorrebbe vedere gli attacchi?

Che io possa chiamarmi Rossi se questa coniglietta ora comincia da sola la discesa.
Attacchi fantastici, non trovi?
Che pista prendiamo, la normale o quella in volata?
Stiamo ora a vedere che piega prendono le cose.

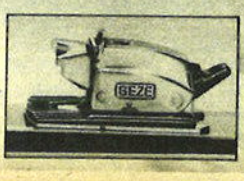
EZE dona sicurezza (e riscuote ammirazione). GEZE-Step-S. E io posso aprirlo con la racchetta.

Hallo baby

GEZE-Topstar-S e GEZE-Step-S sono regolatore di sicurezza e serratallone automatico con bilanciamento d'urti.

Tengono stretto lo scarpone, lasciandolo libero solo quando diventa necessario.

L'attacco è in vendita anche per giovanissimi (fino a 50 kg di peso) in "edizione Junior". Chiedete al Vostro fornitore di articoli sportivi.



Roland Brunner
Via Firenze 51
Bolzano
Tel.: 36445

GEZE

Per una perfetta aderenza della scarpa al piede: elementi in gomma preformata.

Per una perfetta impermeabilità: tomaie « anfibio-pieno fiore » di scelta extra.

Per una perfetta e facile chiusura: ganci autocentranti a regolazione millimetrica.

Per un perfetto « richiamo dello sci »: suola iniettata a struttura parallela.

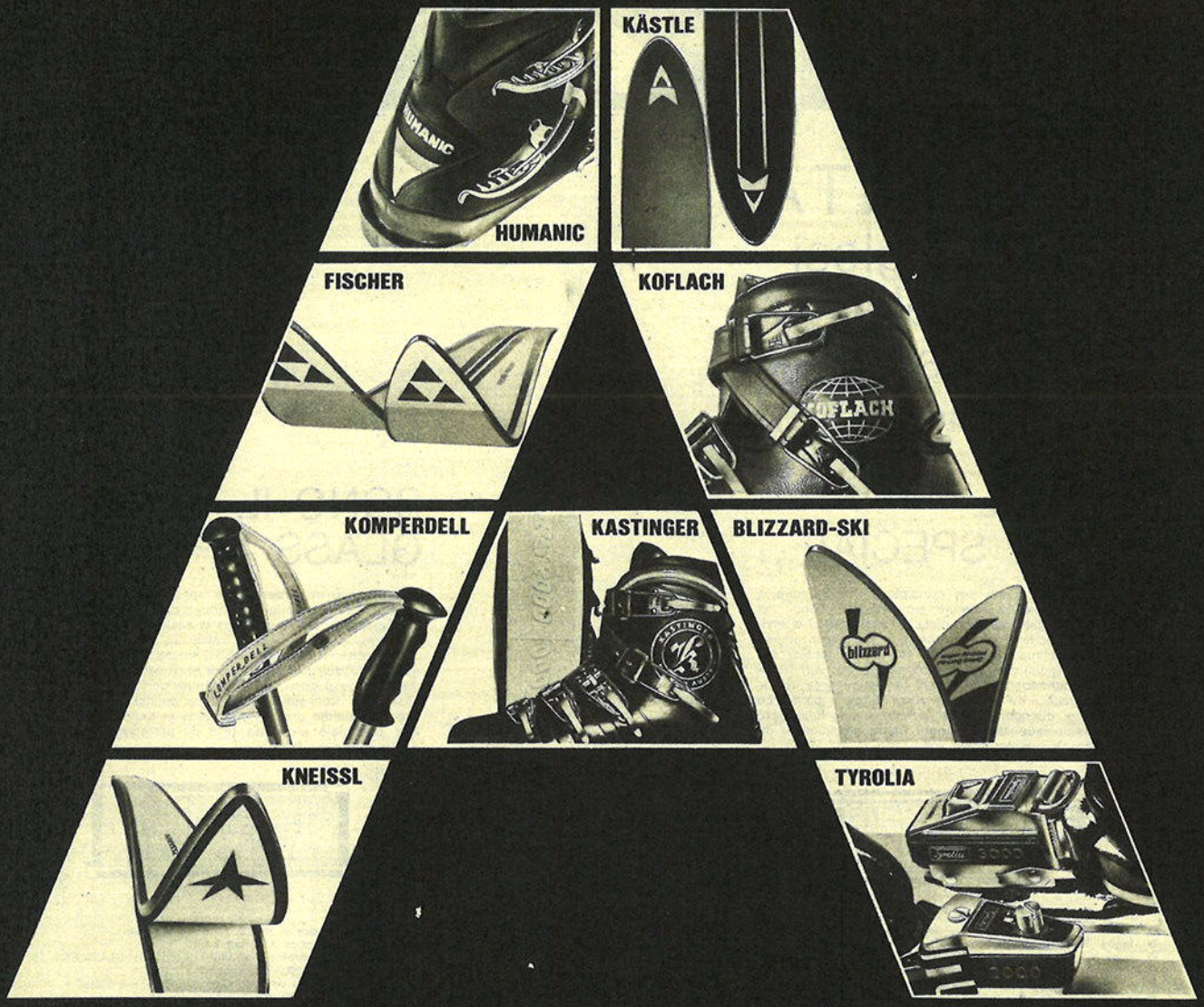
NOI brixia
LE FACCIAMO COSI'!

Per una tenuta tecnicamente perfetta: cuscinetti antiscalzanti in spugna a durezza controllata.

Per una indeformabilità garantita: indurimenti prestampati in plastica.

Per un confortevole « alloggio » del piede: fodere in morbidissimo vitello contro-imbottito.

Modello Condor



TOP TEAM

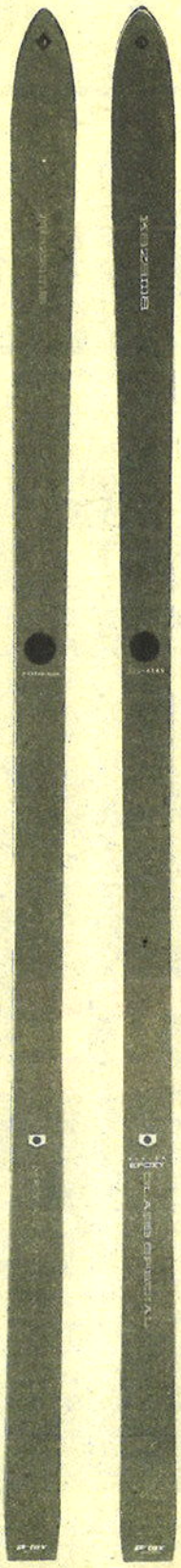
L'equipaggiamento TOP TEAM proviene dall' Austria. La qualità e le innovazioni tecniche fanno di TOP TEAM uno dei migliori equipaggiamenti del mondo. Ovunque queste famose marche dominano la scena degli sports invernali. La ricerca continua di perfezione mantiene TOP TEAM ai più alti livelli.

Scegliete l'equipaggiamento TOP TEAM questa stagione, e sarete tra i primi.

Equipaggiamento da sci austriaco: il migliore del mondo

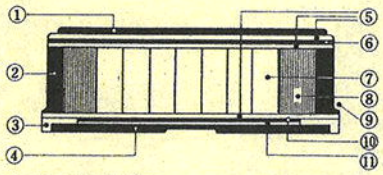
kazama

PRESENTA
due prestigiosi modelli della sua vastissima collezione di sci:



SONO IL METAL SPECIAL...

...non sono uno sci per principianti, ma riuscirò a soddisfare in pieno lo sciatore più esigente. Sono uno sci che vi distinguerà su ogni pista e i vostri amici vi invidieranno la velocità e lo stile che, con me, riuscirete ad esprimere. Racchiudo in me molti segreti dei tecnici Kazama e sono indistruttibile. Vi farò sentire dei veri fuoriclasse. Mi riconoscerete dalla mia fantastica tinta verde, dalla prestigiosa « K » in oro, di Kazama, sulle punte. Le mie lamine vi difenderanno da pericolosi scivoloni. Sarò il vostro amico fedelissimo di ogni vostra affascinante discesa. Ecco, di seguito, come sono fatto:

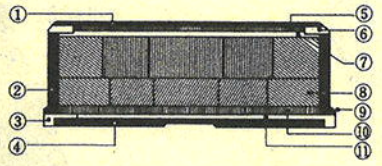


1. foglia in resina fenolica
2. foglia in resina fenolica
3. laminatura in acciaio STAINLESS - 18/8 cromo
4. foglia in P-tex 2000 - Competition
5. strato anticorodal 75S-T6 SUPER
6. antivibrante gomma sintetica dura (ebanite)
7. anime alternate in legno duro e dolce di riempimento
8. strato laminato in Hickory
9. bordo in resina fenolica SUPER rinforzato
10. antivibrante gomma sintetica dura (ebanite)
11. strato laminato in Hickory

Il titolare della ditta Alborgomma Sport di Bergamo, Gino Alborghetti, appassionato sciatore e presidente dello sci club Alborgomma Sport, dichiara che da oltre quattro anni la sua ditta è concessionaria degli sci Kazama. « Oggi possiamo affermare — dice Alborghetti — che nel nostro negozio su dieci paia di sci venduti, almeno sette paia sono i giapponesi Kazama. Ci chiedono perché teniamo tanto alla vendita di questi sci. E' semplicissimo: innanzitutto tutti gli sci sono protetti da garanzia, garanzia riprodotta addirittura sugli sci medesimi, il che ci facilita moltissimo nell'opera di convincimento. Il prezzo rapportato a sci di altre marche con caratteristiche analoghe, è altamente competitivo. Le finiture e le caratteristiche di durata e scorrevolezza incontrano il gusto di moltissimi sciatori, anche molto esigenti. Abbiamo aperto a Zinconia un nuovo negozio: naturalmente anche lì ci sarà tutto l'assortimento Kazama! »

SONO IL GLASS SPECIAL...

...anch'io in verde perché appartengo alla serie competizione della prestigiosa gamma di sci Kazama. Non voglio apparire presuntuoso, ma vi assicuro che potrete considerarmi lo sci in fibra di vetro più completo che esista sul mercato. Gli strati di epoxi in me incorporati contengono oltre due milioni di fili di fibra vetrosa di primissima qualità. Posso garantirvi una tenuta perfetta sulle nevi più ghiacciate. Non sono un bambino delicato che si « scalfisce » al minimo urto: le oberkante in Keshalloy ed il puntale in acciaio al cromo 18/8 mi proteggono. Non temo confronti e sono fatto così:



1. strato superiore in resina fenolica laminata
2. fianchi in plastica ABS laminata
3. laminatura a profilo continuo in acciaio STAINLESS 18/8
4. suola in P-tex 200 - Competition
5. foglia in fibra di vetro EPOXY SPECIAL a 6 strati
6. bordo superiore in KESHALLOY
7. foglia in fibra di vetro EPOXY SPECIAL a 6 strati vulcanizzati
8. anime centrali in legno duro e dolce di riempimento
9. bordo in prefusione ad alto rendimento
10. strato intermedio antivibrante
11. foglia in fibra di vetro EPOXY SPECIAL a 6 strati

Il pluri-campione Ivo Mahlknecht ha aperto ad Ortisei un nuovo negozio che si dedica esclusivamente ad attrezzature sciistiche di grande prestigio. Nel campo degli sci Ivo Mahlknecht ha aperto le porte del suo negozio soltanto a quattro grandi marche: fra queste, gli sci Kazama.

David Davide, funambolo del Monte Rosa, ricercatissimo maestro di sci e titolare di un prestigioso negozio per lo sci, ha adottato per sé e per i suoi allievi gli sci Kazama. Dice David Davide: « Al cospetto del Monte Rosa gli sci del Fujiama, hanno retto il confronto! »

kazama SKI

CONCESSIONARIO PER L'ITALIA: SOCREPSPORT INC. IMPORT.
S. CRISTINA VAL GARDENA (BOLZANO)

LEACRIL®

LIBERTA' NELLO SPORT CON ABBIGLIAMENTO

falchi

CERCHIAMO RAPPRESENTANTE PER IL VENETO, POSSIBILMENTE RESIDENTE A PADOVA O VERONA

Scrivere a: FALCHI - LARGO SAN PAOLO, 123 - 10141 TORINO

CON
SUOLA DIREZIONALE
BREVETTO DS
CON PLANTARE ANATOMICO
INCORPORATO
CON CHIUSURA EURING - EUROLEVA
MODELLO
AZZURRO 0707
la Dolomite
DUE
COMPASSI D'ORO
PER UNA SCARPA
STUDIO L.R VARESE
CALZATURIFICIO G.GARBUIO MONTEBELLUNA

IN COPERTINA

La stagione sciistica del Passo dello Stelvio (nella foto si vede uno dei tanti skilift in funzione nella zona) sta per concludersi. Gli impianti e gli alberghi chiuderanno il 5 novembre, per cadere nel consueto letargo invernale fino al prossimo maggio. Quando si chiude allo Stelvio, si apre o si sta per aprire altrove, nelle quattrocento località italiane delle Alpi e degli Appennini in cui si pratica lo sci organizzato. E' il segnale della grande adunata: « agli sci » dunque e buon divertimento!

Nevesport

Settimanale d'attualità e informazione. Esce il giovedì nel periodo novembre - marzo. Si pubblicano edizioni speciali in aprile, maggio, giugno, luglio, settembre e ottobre. **Direttore Responsabile:** Guido Pietroni. **Direzione, Redazione, Diffusione, Pubblicità:** Via Bergamo 12, 20135 Milano, tel. 598.546 e 544.196. **Uffici di Torino:** Corso Galileo Ferraris 155, 10134 Torino - tel. 500.044. **Una copia** L. 120.

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

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

Tipi e veline: Barigazzi, via Trebazio 11, Milano. **Stampa:** Rotocalco Europa, Via G. di Vittorio 307 - Sesto S. Giovanni, tel. 24.86.241. **Registrazione** Tribunale di Milano n. 31 del 10 febbraio 1965. **Tariffe della pubblicità:** Prezzo unitario lire 150 il mm. colonna (larghezza della colonna mm. 61). **Una pagina:** lire 170.000. **Mezza pagina:** lire 90.000. **Un terzo di pagina:** lire 65.000, **quarto di pagina:** lire 48.000. **Piè di pagina:** lire 25.000.

ELENCO DEGLI INSERZIONISTI

ABBIGLIAMENTO E CONFEZIONI - Arvil Confezioni, pag. 47; **Dolomiti Sellier,** pag. 48; **Falchi,** pag. 7; **G.E.C.,** pag. 10; **Jantzen,** pag. 27; **Lafont,** pag. 13 - **Mectex,** pag. 43; **Polymer Meraklon,** pag. 49; **Sun 'Day** (Kompatscher), pag. 50.

ATTACCHI, BASTONCINI E LEVE: Acfa, pag. 38-39; **Geze,** pag. 3.

CALZATURE SPORTIVE: Brixia, pag. 4; **Caber Sport,** pag. 42; **Dalmont,** pag. 18; **Garmont,** pag. 23; **La Dolomite,** pag. 8; **La Thuile,** pag. 59; **Le Trappeur,** pag. 31; **Nordica,** pag. 2; **Sidi Sport,** pag. 30.

IMPIANTI A FUNE: Carlevato & Savio, pag. 55; **Graffer Seggiovie,** pag. 34; **Leitner,** pag. 53; **Tecnosci,** pag. 54.

MOTORI: Intercom « Ski Doo », pag. 53; **Mancini Dott. Enzo,** pag. 56.

NEGOZI DI ARTICOLI SPORTIVI: Denny Sport, pag. 59; **Ghione Sport,** pag. 58; **Milanesio,** pag. 60; **Rigoldi Sport,** pag. 58; **Sporting,** pag. 63. **SCI: Attenhofer,** pag. 16; **Dynastar,** pag. 28; **Freyrie,** pag. 59-64; **Gartner,** pag. 40; **Hari** (Kompatscher), pag. 40; **Kazama,** pag. 6; **Kneissl,** pag. 12; **Lamborghini,** pagg. 9-11; **Maxel H.S.,** pag. 17; **Persenico,** pag. 20; **Rosz,** pag. 35; **Rossignol,** pag. 24.

TURISMO: Albergo Vallechiara « Da Nani », pag. 59; **Monte Bianco,** pag. 57.

VARIE: Boeri Sport, pag. 40; **Colmar,** pag. 61; **Invicta,** pag. 22; **Marangoni,** pag. 52; **Salice Vitaliano,** pag. 26; **Top Team,** pag. 5.

sommario

Editoriale

GUIDO PIETRONI
Perchè la F.I.S.I. no 13

SERVIZI SPECIALI

LUCIO ZAMPINO
Ex-novo con Siorpaes 15-16
Il calendario F.I.S. 1968/'69 19

ANTONIO SECONDO
Andar per sci 25-26-27

MASSIMO MARCONI
Casco sì, casco no... e se casco? 29-30

GIUSEPPE SABELLI FIORETTI
No alla rivoluzione d'Abruzzo 31

ANTONIO JANNONE
Super Kneissl 36-37

MASSIMO MARCONI
Invito alla Vasaloppet 40-41-42

GIUSEPPE SABELLI FIORETTI
Una settimana di fondo 42
Il calendario delle prove nordiche 43
Abbonatevi, c'è un prezioso regalo per voi 44-45-46

MICHELE MARZELLA
Lo sci su prato 46

INTERVISTE

LUCIO ZAMPINO
Nogler « Confidential » 21-22-23

RUBRICHE

Lettere
Libera o gigante? 11
Una nuova sciovia 11
Notizie sullo ski-bob 11

Informazioni turistiche

DANILO SARUGIA
Il Breuil a un tiro di fucile 32-33-34
A sciare in autostrada 34-35

Moda

LUCIO ZAMPINO
I pantaloni del MEC 47-48
MARIOLA FURCHT - MAGDA ROSSI
I tessuti del 1970 49-50

Motori

LUIGI BRAMBILLA
L'auto vestita di ghiaccio 51-52-53

Impianti a fune

DANILO SARUGIA
Carlevaro e fantascienza 54-55-56

Ciak

Elicotteri in Valgardena 57
Sciare in casa col tapis roulant 57
Rossignol italiana 57
La festa dello Stelvio 57

CARLO ALBERTO FERRETTI
Riso... bianco 57

Informazioni industriali

RENATO STEIMBERG
La leva Acfa supera la durata degli scarponi 39

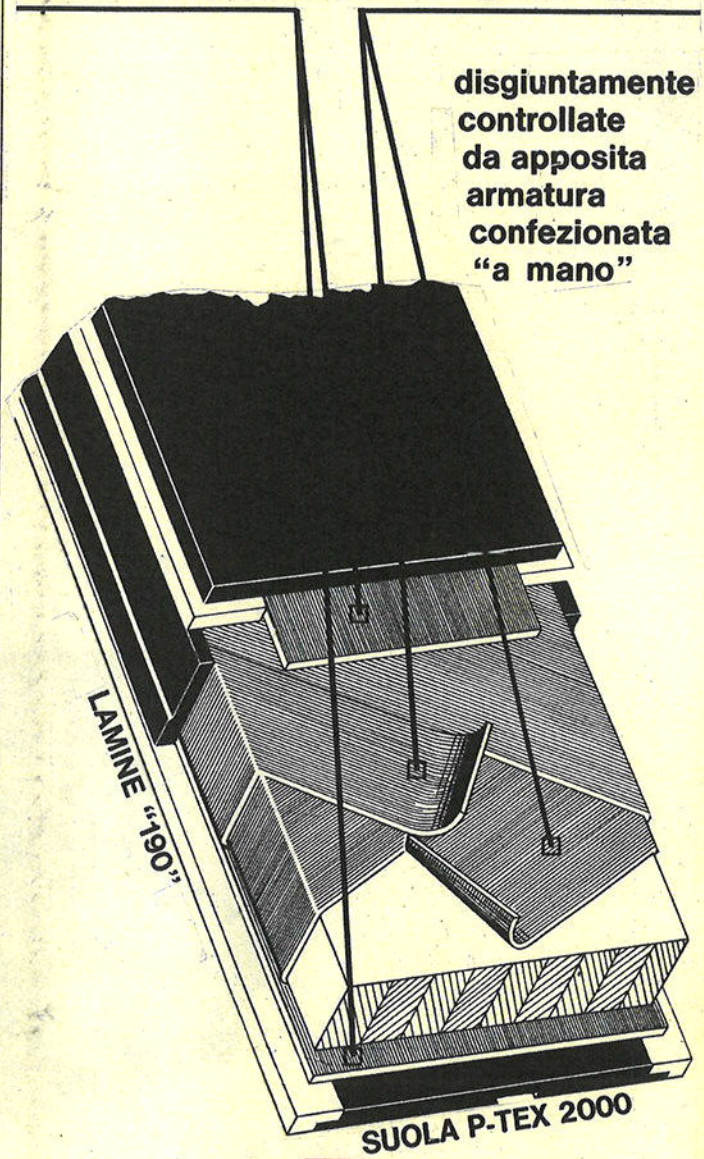
NOTIZIARI REGIONALI

Presciistica a Torino 58
I fondisti di Angelo Genuin 58
Lo sci club Mantova sul Plateau Rosà 59
La guida dello sciatore 59
A scuola con Bertazzoli 59
Conegliano in palestra 59
La F.I.S.I. a Trieste 59
Slalom kaputt a Colle Isarco 60
La stagione di Merano 2000 60
Il programma dell'ATA Battisti 60
Riconfermato Bertamini 60
Elezioni in Sicilia 60
Ginnastica per lo sci 60

190 fuego

FLESSIONE e TORSIONE

disgiuntamente controllate da apposita armatura confezionata "a mano"

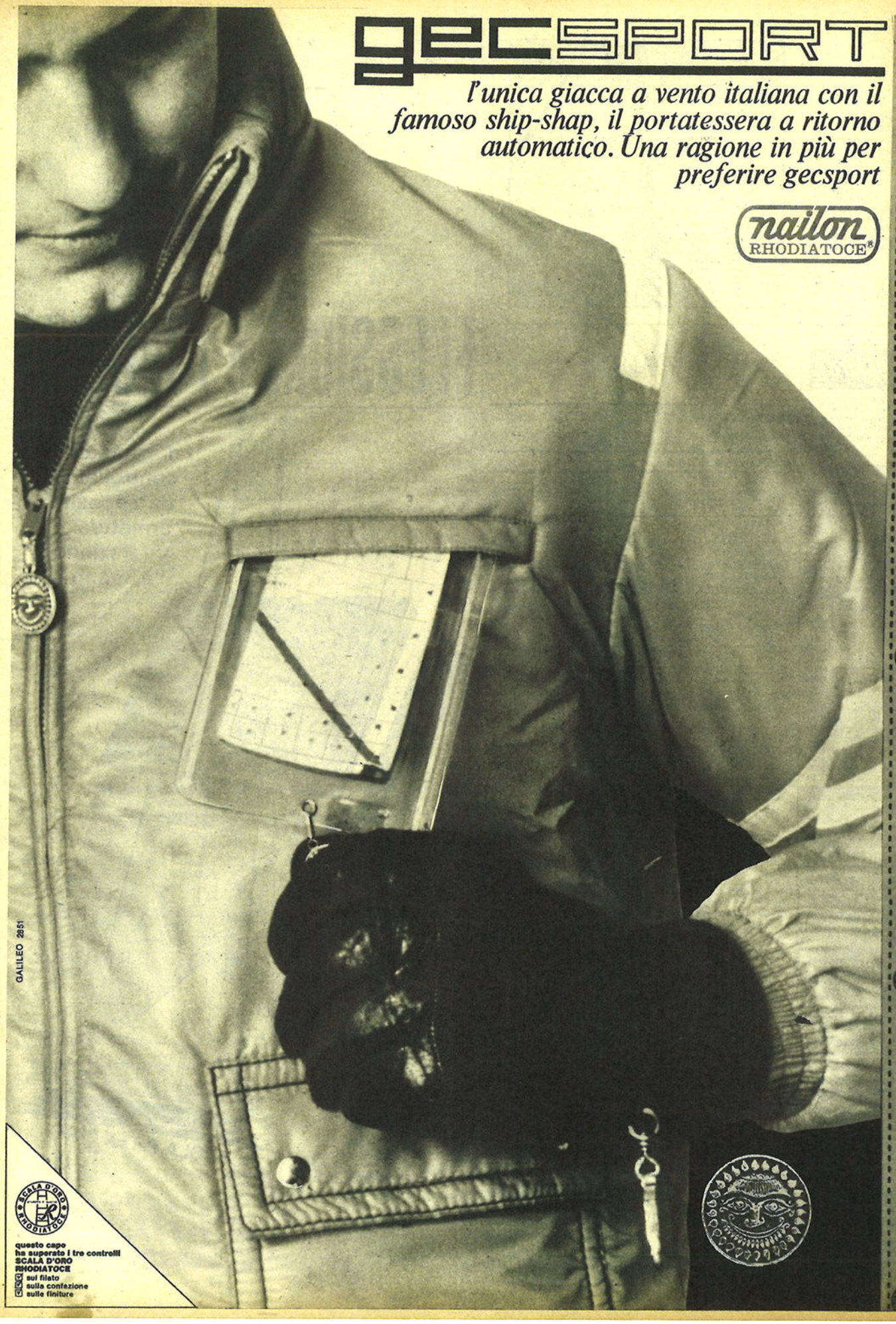


LAMBORGHINI

gecSPORT

l'unica giacca a vento italiana con il famoso ship-shap, il portatessera a ritorno automatico. Una ragione in più per preferire gecsport

nailon RHODIATOCE®



nailon RHODIATOCE nailon RHODIATOCE nailon RHODIATOCE nailon RHODIATOCE

GALILEO 2851

questo capo
ha superato i tre controlli
SCALA D'ORO
RHODIATOCE
sul filato
sulla confezione
sulle finiture

Libera o gigante?

Neri Carlo - Ponte Lambro (Como) Nel numero di settembre della Vostra rivista ho letto a pagina 24 l'interessante articolo dell'architetto Freyrie col quale egli sottolinea le prestigiose doti del nuovo modello « Trimetal Libera » prodotto dal suo stabilimento. Tra l'altro nell'articolo si legge che quello sci è un attrezzo particolarmente «facile» e quindi adatto ad ogni sciatore, anche se questi non è un fuoriclasse. Orbene, poichè in vista della prossima stagione sciistica ho intenzione di acquistare un nuovo paio di sci, la lettura di quell'articolo mi ha messo in un grave imbarazzo rappresentato dal fatto che ho sempre ritenuto più idoneo alle esigenze di un « domenicale » un attrezzo da « gigante » piuttosto che uno da « Libera », perciò non so ora come comportarmi per effettuare la scelta migliore.

Tale motivo mi induce a rivolgermi alla vostra provata esperienza certo che vorrete darmi un consiglio in merito, onde possa ottenere le migliori soddisfazioni dall'acquisto che intendo effettuare. Vi sarei inoltre molto grato se nella vostra risposta voleste indicarmi esattamente quali sono le differenze tra uno sci da « Gigante » e uno da « Libera ».

● Risponde direttamente l'architetto Freyrie: Una qualsiasi discesa si può affrontare in tre modi.

Il più usuale è quello di seguire la traccia segnata dalla massa delle persone passate in precedenza. In questo caso, in un certo senso, si fa dello Slalom Gigante.

Qualcuno invece esegue continue serpentine ed abbozza un percorso che, in qualche modo, si collega ad uno slalom speciale. Altri tagliano il percorso saltando sulle gobbe e scendono a valle con una linea molto tesa comportandosi come discesisti.

Secondo la propria personalità ciascuno sceglie lo sci più adatto a se stesso. Chi cercherà di stringere le curve con sci da discesa si troverà a disagio; chi affronterà schuss, su neve non battuta, con sci da speciale, sentirà che questi non sono i più adatti allo scopo.

Di qui la ragione per la quale quasi tutti acquistano sci di metallo o di plastica da turismo che si identificano con quelli da slalom gigante. Con questi, si può dignitosamente affrontare anche un percorso da libera e fare un pettine, oltre che scendere per un percorso normale.

Ma veniamo al problema della scelta fra i due modelli: Trimetal da slalom gigante o « Libera ».

Il « Libera » essenzialmente differisce dall'altro per aver la punta molto più elastica e sensibile, e il centro dello sci e la coda molto più rigidi.

Per un « corridore » questo significa superare gli ostacoli con minori attriti. La punta infatti si solleva senza difficoltà ad ogni asperità del terreno ed il peso dello sciatore non scaricandosi solo nella parte centrale dello sci non lo schiaccia fino a farlo frenare. C'è però da dire che il corridore usa quasi sempre (qualsiasi sia la sua altezza e il suo peso) misure in lunghezza di cm. 220-222-225, perchè sa che la punta non tiene quasi nulla sia in mezza costa che in curva e quindi esige uno sci che recuperi questo svantaggio con la sua lunghezza.

Dallo sportivo, invece, le caratteristiche del « Libera » vengono sfruttate in un altro modo. Egli non dovrà percorrere una discesa contro il cronometro, e non avrà una pista preparata allo scopo. Il suo percorso sarà simile a quello effettivo di gara di uno slalom gigante. Allora la punta sensibile ed il centro rigido di questo modello, a lui che non fa dell'altissima velocità, serviranno a girare facimente. Inoltre assorbirà le spinte provocate dalle cunette sbilanciandosi meno che con lo sci da slalom gigante. Dovrà però scegliere lunghezze inferiori a quelle classiche con un massimo di cm. 215. Col 220 infatti, le curve diventano più difficili. La coda, poi, più rigida, con la nuova posizione arretrata rispetto alla precedente, permetterà una migliore direzionalità ed eviterà gli spigolamenti.

Con tali sci e con la scelta di un percorso veloce, egli proverà un nuovo modo di sciare ed otterrà grandissime soddisfazioni.

Una nuova sciovia

Arturo Panetta - Reggio Calabria - Mi chiamo Arturo Panetta e sono uno degli italiani che hanno onorato l'Italia alla IV Mostra Internazionale delle Invenzioni di New York, essendo stato premiato con medaglie di argento per l'invenzione della « Sciovia portatile autotrasportabile Arpan ». E' un'invenzione alla quale ho dedicato cinque anni di ricerche. Spero che di essa voi ne abbiate sentito parlare, in quanto, sia dalla radio, dalla stampa e dalla televisione, in America essa è stata ritenuta molto interessante (ho da precisare che una nota sulla mia invenzione è uscita anche sulla Domenica del Corriere anche se la foto inserita rappresenta — per evidente errore — un'altra invenzione per la neve invece della mia). Questo mezzo, basato su un nuovo principio di meccanica applicata da me stesso scoperto, è nato per risolvere alcuni problemi fondamentali degli sportivi della neve che grazie ad esso potranno prolungare notevolmente la stagione invernale. In Calabria e nell'Aspromonte i mesi sciistici hanno raggiunto limiti mai toccati. Infatti si può ora sciare per ben otto mesi all'anno, grazie a questo nuovo mezzo che presenta tanti altri vantaggi oltre a quello del traino automatico e contemporaneo di quattro sciatori in salita. Fra questi vantaggi c'è anche quello notevole dell'autotrasporto.

Mediante il suo stesso motore questa sciovia può raggiungere le cime più alte e « tirare » quindi gli sciatori in salita. Tutto sommato l'invenzione presenta, oltre a questi, tanti altri vantaggi che potrei in seguito anche spiegare. In Italia (come lo sarà presto in America), essa potrà risolvere i problemi non solo degli sportivi, ma soprattutto delle zone non sfruttate, che non possiedono mezzi di risalita ma che hanno per lunghi periodi la neve durante l'anno. E' bene dunque che anche gli sportivi italiani possano godere dei benefici offerti da tale mezzo. Con questa mia sono a chiederVi se Voi col vostro settimanale, che si interessa di argomenti sciistici, potreste essere interessati a pubblicare notizie al riguardo. Darei volentieri le spiegazioni utili e la dimostrazione completa della efficienza del mezzo. Possiedo moltissime fotografie ed una buona pellicola a colori di 8 mm. che illustrano l'invenzione in tutta la sua funzionalità.

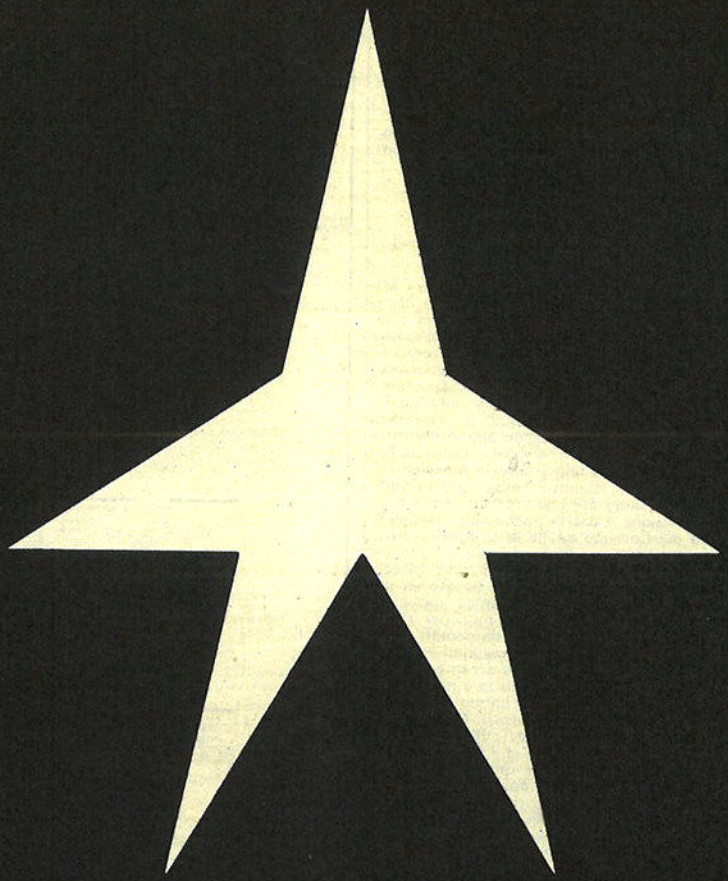
● Ci mandi tutta la documentazione in suo possesso, compresa quella fotografica. Se la cosa è effettivamente interessante, troverà certamente spazio sulle nostre colonne.

Notizie sullo ski-bob

Federico Fenati - Tolentino (Macerata) - Sull'ultimo numero di Nevesport, n. 18 settembre 1968, abbiamo visto e letto l'articolo a firma Renzo Colussi, sullo Ski-Bob. L'articolo è molto interessante e dato che noi da diversi anni pratichiamo questo sport con un mezzo da noi costruito che va discretamente, ci piacerebbe poterci aggiornare sia sul nuovo ski-bob che abbiamo visto su Nevesport sia sulle attività agonistiche di questo nuovo sport. Da noi le notizie giungono in ritardo e per il fatto che siamo lontani non possiamo affiancarci agli atleti del nord. Vi chiediamo gentilmente se è possibile avere qualche depliant dello Ski-bob illustrato su Nevesport e sapere chi lo vende.

● Lo ski-bob cui lei si riferisce è l'Hari, austriaco, di cui il rappresentante in Italia è Heimo Kompatscher, Via Portici 46, 39100 Bolzano, al quale potrà chiedere tutti i depliant che vuole e tutte le notizie riguardanti lo ski-bob in funzione dell'agonismo. Di ski-bob comunque se ne costruiscono anche in Italia. Uno dei migliori è indubbiamente il « Morotto », dell'omonima ditta di Cortina d'Ampezzo.

RITMO CI VUOLE!
CON
rythme 190
SCIERETE DANZANDO
LAMBORGHINI



KNEISSL

La prima fabbrica al mondo di sci in plastica

ERICH WEITMANN - WESTER - MILANO

GUIDO PIETRONI

PERCHE' LA F.I.S.I. NO

Nel 1970 la Federazione Italiana Sport Invernali festeggerà il suo cinquantesimo anniversario e nello stesso anno si disputeranno sulle nevi di casa nostra, in Valgardena, i campionati mondiali di sci per le discipline alpine.

L'eccezionale importanza dei due avvenimenti, così opportunamente inseriti l'uno nell'altro, nel momento più giusto, ci consentirà di agire sul piano della propaganda con una decisione che non trova riscontro nella storia degli sport invernali, a patto che non si commettano irreparabili errori di impostazione, come forse sta accadendo.

Premesso che siamo tutti interessati ad ingrandire la famiglia federale e che l'appunto non riguarda il settore agonistico, che pure potrebbe contribuire con le sue vittorie al raggiungimento dello scopo, sto per aprire un discorso sull'operazione « 80.000 iscritti », lanciata dalla Fisi. Da tempo il presidente Conci ha dato l'avvio ad una serie di nuove iniziative. Si è convinto che una maggiore forza della Federazione sta in un più grande numero di affiliati e vuole aumentare il contingente ad ogni costo. E' partito da quota 33.000; è arrivato senza eccessivi sforzi a raddoppiarne il valore e, da questa piattaforma, adesso mira più in su: all'ottantamillesimo sciatore! Riuscirà nell'impresa e, soprattutto, raggiungerà l'auspicato plafond dei « 100.000 », nell'anno del cinquantenario?

La collaborazione degli organismi dirigenziali periferici, a livello delle « zone », non gli manca e per sburocratizzare al massimo i lavori di reclutamento, il compito di rilasciare « seduta stante » la tessera federale, è stato affidato alle segreterie dei singoli sci club.

Il meccanismo, apparentemente perfetto, ha tuttavia qualche ingranaggio che non funziona come dovrebbe, al punto che sussiste il fondato timore che possa anche fermarsi da un momento all'altro e proprio per iniziativa di coloro che dovrebbero raccogliere le iscrizioni alla base. Il sistema, studiato dai programmatori, dell'« operazione 80.000 », può infatti servire al raggiungimento degli scopi federali, ma può anche distruggere completamente la vita sociale di moltissimi sci club. Mi spiego meglio: nei giorni scorsi alcuni alti dirigenti della Federsci hanno cercato di ottenere, per i singoli membri affiliati, facilitazioni in esclusiva su tutti gli impianti di risalita d'Italia. La richiesta è stata fatta ai rappresentanti dell'Ente che tutela gli interessi degli esercenti ed è stata accompagnata, poi, perfino dalla promessa di un contributo in denaro. Per il momento la cosa è ferma e naturalmente ha pochissime probabilità di passare, anche perché i proprietari di molti impianti chiamati in causa, non sembrano affatto intenzionati a tagliare i ponti col mondo extra-Fisi che, alla fin fine, è e sarà sempre la parte della bilancia che pesa di più.

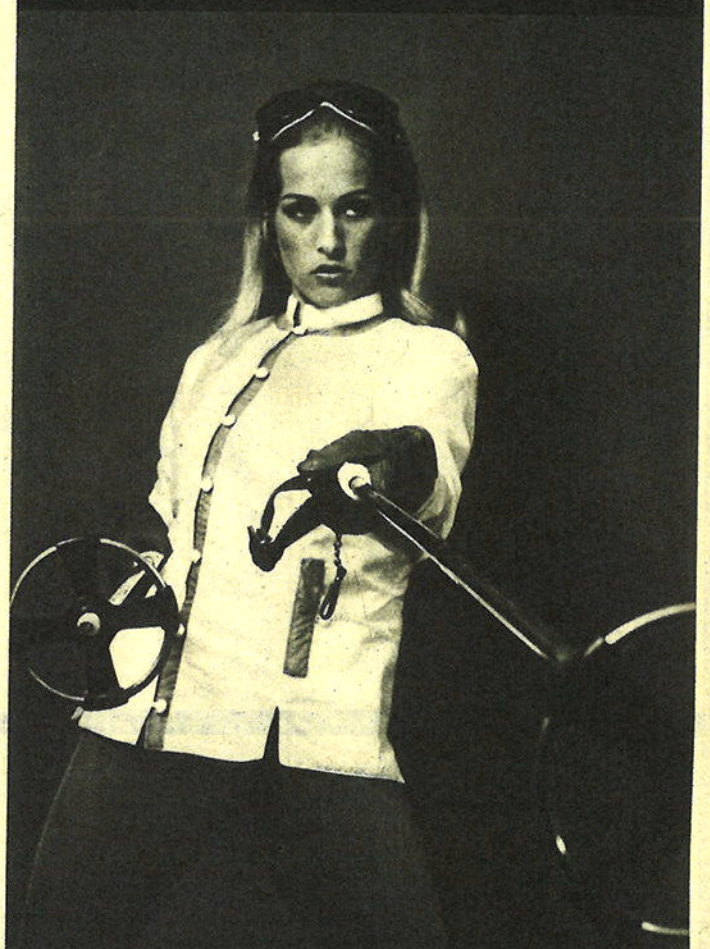
Sussiste tuttavia il fatto che la Federazione ha tentato il colpo di mettersi in condizioni di aperta concorrenza proprio con molti dei suoi migliori sci club valligiani, senza preoccuparsi di togliere loro — così facendo — l'unica possibilità esistente per l'autofinanziamento. I casi di sci club che vivono « girando » ai propri soci facilitazioni ricevute sotto forma di simpatico contributo dai proprietari degli impianti delle località in cui essi operano, si contano a decine e decine in Piemonte, in Lombardia, nel Veneto, dappertutto sulle Alpi e sugli Appennini. Non diversamente si comportano anche molti sci club di marca cittadina che iscrivono una parte dei loro associati alla Fisi e una parte no, perché tanto... a che serve se non si fa dell'agonismo?

A mio avviso la Federazione Italiana Sport Invernali dovrebbe preminentemente occuparsi della preparazione degli atleti ai diversi livelli e lanciare, al margine, semmai, tutte quelle iniziative promozionali che possono portare proseliti alla causa.

Non c'è bisogno di tentare la via della coercizione o del monopolio per raggiungere i traguardi che sono stati stabiliti. Anzi: il solo sospetto che la Fisi possa muovere i suoi passi in questa direzione, potrebbe — in un certo senso — rendere perfino ipotetico l'incasso dei trenta milioni in più, previsto a Cesenatico a seguito dell'aumento della quota sociale.

Ai « 100.000 iscritti del cinquantenario » ci si può arrivare solo per una strada: quella di una seria collaborazione fra tutti coloro che vivono e lavorano per lo sci.

lafont in Perugia



UNO STILE - UN CARATTERE - UNA LINEA
INCONFONDIBILI
PER UN'ELEGANZA SPORTIVA

SPECIALIZZATI:
PANTALONI SPORTIVI
CAPI EQUITAZIONE E SCI

GILDO SIORPAES
E GLORIANDA CIPOLLA

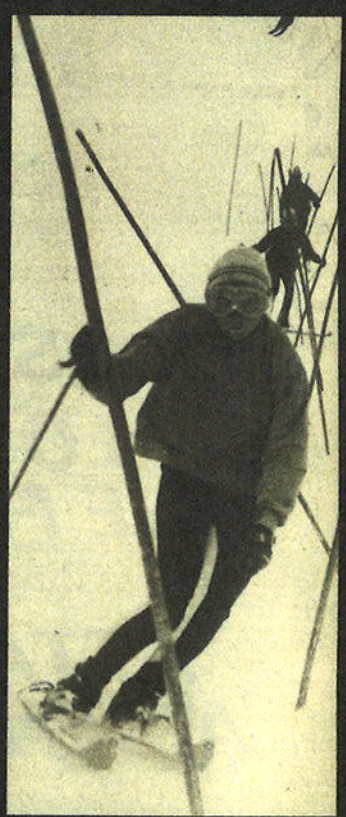
Puntualmente, ogni quattro anni, il discesismo femminile italiano smentisce il passato ed affronta il futuro con partenze e tecniche nuove. Ogni nuovo allenatore pensa di possedere l'infallibile toccasana. Oggi è il turno di Gildo Siorpaes che vede nel tecnicismo standardizzato la soluzione di tutti i problemi. Il nuovo corso ha diviso in due gruppi le interessate: c'è chi lo accetta e chi lo ... contesta.

EX NOVO CON SIORPAES

GIUSTINA DEMETZ

LOTTE NOGLER

CLOTILDE FASOLIS



Le ragazze di Siorpaes hanno tenuto al Tonale il primo allenamento sulla neve. Le foto che illustrano questo servizio sono state tutte scattate in quell'occasione da Gloriandа Cipolla e da Luciano Seghi. In questa immagine vediamo in azione, tra i paletti dello slalom, la « speranza » Roselda Joux.

di LUCIO ZAMPINO

« Siorpaes è un piantagrane, Siorpaes grida troppo, Siorpaes odia l'ex squadra "A", Siorpaes è un dittatore... ».

Questi — e molti altri ancora — sono i capi d'accusa rivolti all'attuale allenatore della nazionale femminile, da molti ambienti vicini alla squadra. Si tratta di accuse gravi che non potevo accettare come « oro colato ». Perciò ho fatto una approfondita inchiesta, ho visitato, a casa loro, quasi tutte le « ex » di Pedroncelli e molte giovani. Qualcuna ha confermato, altre — la maggioranza — hanno smentito: « Siorpaes è fantastico, Siorpaes sa quello che vuole e come ottenerlo, Siorpaes ci porterà al vertice del discesismo mondiale, Siorpaes è un mago... ».

C'è stato anche qualche genitore che ha minacciato di « far smettere » la figlia se i sistemi di Gildo Siorpaes non cambieranno. La « minaccia » mi avrebbe lasciato completamente indifferente se fosse stata fatta dal padre di una delle tante « scartine » convocate ultimamente dalla FISI. Ma si tratta di una pedina valida e, oggi come oggi, il nostro discesismo non può permettersi di lasciar cadere nessuna chance.

Dov'è la verità? Affermare, come sempre in questi casi, « che si trova nel mezzo », sarebbe troppo comodo, anche se, parzialmente, questa è la realtà. Preferisco dibattere subito l'argomento con la tenue (molto tenue) speranza che ciò aiuti a prevenire i mali, piuttosto che doverli ancora curare, ripartendo da zero, tra quattro anni.

Non è un mistero per nessuno che Gildo Siorpaes abbia accettato con riluttanza la carica di allenatore della squadra « A ». Egli aveva chiesto di restare con le giovani. Poi, fallite le trattative con Gaston Perrod e con Picchiottino, ha finito per cedere alle pressioni dei dirigenti federali, accettando l'« ingrato » compito. Orbene la nuova squadra « A » femminile, è scontato, attingerà parecchio da quel nucleo di « ragazze-in-gamba » che Gildo Siorpaes era riuscito a formare durante la scorsa stagione.

segue a pag 16

SCI ATTENHOFER
SCI A SQUAME
SCI ATTENHOFER
SCI A SQUAME
SCI ATTENHOFER
SCI A SQUAME

questi sì che "tengono"

Saldi. Sicuri su ogni tipo di neve. Ed elastici, maneggevoli.
Perché gli sci Maxel H.S. sono nati da una
combinazione di materiali particolarmente studiati. Non per niente
sono il risultato di una serie di ricerche condotte nei
laboratori Mazzucchelli - l'industria che conosce
i segreti della plastica da quando la plastica esiste. Per questo
i Maxel "sentono" la neve; per questo sono H.S., High Sensitivity.
Un'"alta sensibilità", un modo di obbedirvi che, in pista,
ve li fa sentire come parte di voi stessi.

maxel
H.S.

Maxel H.S. - Modello Sigma Combi L. 56.000.
Modello Slalom Gigante L. 64.000.
Nei migliori negozi di articoli sportivi.
Ampia garanzia.
Assicurazione gratuita contro furto e incendio.

gli sci che "sentono" la neve

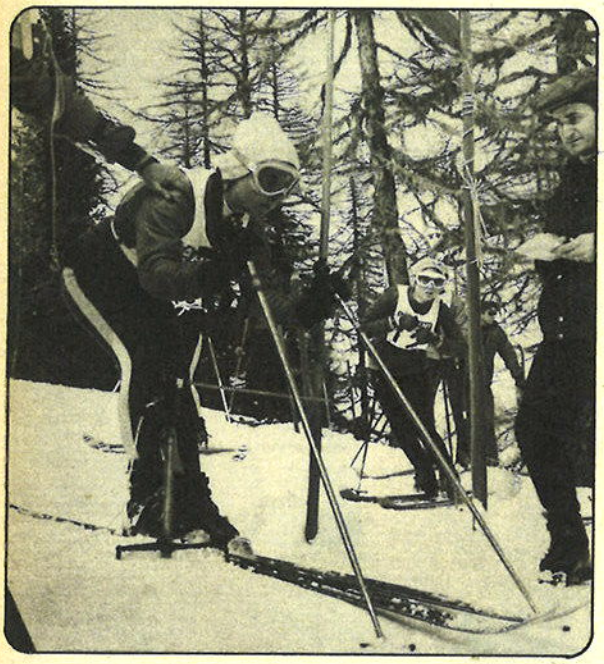
DALLMONT

UN NOME NUOVO PER LO SPORT

La gamma dei prodotti messi in commercio dalla Dallmont di Padova comprende gli scarponi « Rebell-Austria », gli sci « Rebell's », in metallo-plastica e in fibra di vetro, nonchè gli sci Dallmont in hickory e frassino fabbricati con lamine carres-cachées continue e con soletta speciale Kofix.

DALLMONT di GIUSEPPE DAL MARTELLO - PADOVA

IL CALENDARIO FIS 1968-69



Sono scomparse le gare « ufficialmente protette » dal calendario internazionale della FIS? Ecco la prima domanda che si porrà il lettore dando una rapida occhiata al calendario stesso. I vari marchi FIS-A, FIS-B, FIS non esistono più. Dunque, in teoria, è tutto cambiato. All'atto pratico, almeno per il momento, tutto resta uguale a prima.

Analizziamo le ex FIS-A: apertura, maschile e femminile, in Germania. Berchtesgaden ed Oberstaufen non hanno più, sulla carta, il marchio ma non subiscono nemmeno gli effetti di una pur minima concorrenza, per cui è automaticamente assicurata una massiccia partecipazione internazionale.

Adelboden, è riuscita ad avere sempre una partecipazione così ampia che i galloni di « classica » ormai le competono di diritto. Anche qui non si registreranno defezioni. Grindelwald, Wengen, Kitzbühel, Megeve non sono neppure da mettere in discussione. In primo luogo perchè si tratta di classiche affermatissime; secondo, perchè non hanno una concorrenza spietata da parte di altre organizzazioni.

Purtroppo, si ripete da anni, appena ci avviciniamo alle classiche italiane, o le squadre migliori incominciano ad essere stanche (se gli uomini di punta hanno già conquistato un buon punteggio FIS) o bisogna affrontare in ogni caso una concorrenza spietata.

Quest'anno la FIS-A nominale per l'Italia, visto che è scomparso qualsiasi crisma di ufficialità, è la Coppa Ilio Colli, in programma a Cortina dal 7 al 9 febbraio. Contemporaneamente si disputeranno altre numerose gare internazionali, a tutto scapito della « gara-principe » italiana.

E' proprio il caso di chiedersi che cosa facciano i nostri dirigenti federali alle sedute internazionali dove, sistematicamente, vengono prese decisioni che sono nettamente in contrasto con gli interessi dello sci italiano. Possibile che tocchi sempre a noi di subire?

Questo è addirittura il colmo: in Valgardena il 13 e 14 febbraio si disputerà la gara pre-mondiale di discesa libera. Avrebbero dovuto disputarsi anche gli slalom... che invece si disputeranno in Cecoslovacchia. Gli organizzatori ceki sono riusciti ad ottenere che i loro slalom siano abbinati alla Coppa del Mondo, una Coppa che interessa moltissimo i grossi calibri del discesismo mondiale. In seguito a questo i gardenesi hanno annullato gli slalom in programma sulle piste mondiali per non correre il rischio di affrontare spese rilevantissime per far gareggiare quattro gatti di... casa! E non parliamo delle altre gare, tutte avversatissime dalla concorrenza.

E' possibile che i nostri rappresentanti siano sempre i soli sconfitti nell'ambito nelle riunioni della FIS? Ci assale perfino il dubbio che non vi partecipino. Oppure fanno scena muta?

	DATA	LOCALITA'	PAESE	DENOMINAZIONE	PARTECIPAZ. Maschile	PARTECIPAZ. Femminile	PARTECIPAZ. Juniores	SPECIALITA' Discesa libera	SPECIALITA' Slalom speciale	SPECIALITA' Slalom gigante	SPECIALITA' Combinata
DICEMBRE	21.12-1.12	ST. MORITZ	Svizzera	Weisse Band von St. Moritz	•	•			•	•	
	7-8	SPORTINIA	Italia	Coppa Jesper Schieroni	•	•			•	•	•
	11-15	VAL D'ISERE	Francia	14.o Criterium Première Neige	•	•		•	•	•	
	16-18	LAKE LOUISE ALBERTA	Canada	Canadian Christmas Classic	•	•		•	•	•	
	17	CONTAMINES MONTJOIE	Francia	3 Grand Prix de Noel	•				•	•	
	21-23	ASPEN, COLORADO	U.S.A.	Holiday Classic	•	•		•	•	•	
GENNAIO	2-4	STEAMBOT SPRINGS, COLORADO	U.S.A.	Rmtn New Year's Mt.	•				•	•	
	3-4	BERCHTESGADEN	Germania Occidentale	Herren-Skirennen	•				•	•	
	3-4	OBERSTAUFEN	Germania Occidentale	Damen-Skirennen		•			•	•	
	4-5	ALTA, UTAH	U.S.A.	Snow Cup	•	•				•	
	6-7	ADELBODEN	Svizzera	13. Adelbodner Skitage	•					2	
	7-10	GRINDELWALD	Svizzera	31. Damenskirennen		•		•	•	•	•
	8	GREAT GORGE N.Y.	U.S.A.	Alpine Meet	•	•			•		
	10-12	LES GETS	Francia	15. Grand Prix International Féminin		•			•	•	
	10-12	MORZINE	Francia	15. Grand Prix de Morzine	•			•	•		
	10-11	MADONNA DI CAMPIGLIO	Italia	Campionato Europeo Giovanile	•	•	•	•	•		
	10-12	BROMLEY MT. VERMONT	U.S.A.	Louise Dreier Race	•	•			•		
	10-12	WINTER PARK, COLORADO	U.S.A.	U. U. Winter Carnival	•			•	•		
	11-12	MAMMOTH MT., CALIFORNIA	U.S.A.	Alpine Meet	•	•		•	•		
	11-17	MT. WHITEHORN, LAKE LOUISE, ALTA	Canada	Open Alberta Championship	•	•		•	•		
	11-12	OBERAMMERGAU	Germania Occidentale	6. Intern. Munchner Stadtrennen	•	•			•	•	•
	11-12	WENGEN	Svizzera	39. Lauberhorn-Skirennen	•			•	•		•
	15-16	MONTAFON	Austria	Goldschlusslrennen				•	•		•
	15-19	MURREN (Svizzera)	Gran Bretagna	Kandahar-Martini Trophy	•	•			•	•	•
	17-19	WATERVILLE VALLEY	U.S.A.	Cervoran Cup	•	•			•	•	
	17-18	REVELSTOKE, B.C.	Canada	Slalom Derby	•	•			•		
	18-19	KITZBUHEL	Austria	29. Hahnenkammrennen	•				•		
	18-19	SPORTINIA	Italia	Gran Premio Sportinia		•			•	•	•
	18-19	TARVISIO	Italia	XXII Coppa Duca d'Aosta	•				•	•	
	18-19	MARIBOR	Jugoslavia	Goldene Fuchsrennen		•				•	•
	18-19	SUGAR BOWL, CALIFORNIA	U.S.A.	Alpine Meet	•	•				•	•
	23-26	SAALFELDEN - SAALBACH - ZELL AM SEE	Austria	Dreiplstenrennen Toni Mark Gedenklauf	•					•	•
	23-26	PAMPOROVO	Bulgaria	Pokal Rhodopa	•	•			•	•	•
	23-25	ST. GERVAIS	Francia	Grand Prix Féminin		•			•	•	•
	24-26	MEGÈVE	Francia	XXIV Grand Prix	•				•	•	•
	24-25	SESTRIÈRE	Italia	XXI Derby Internazionale Cittadini	•	•			•	•	•
	24-26	MADONNA DI CAMPIGLIO	Italia	3-Tre	•				•	•	•
	24-26	STOWE, VERMONT	U.S.A.	Stowe Cup	•	•			•		
	24-26	DURANGO, COLORADO	U.S.A.	Ft. Lewis Invitation	•				•		
	25-26	PENTICTON, B.C.	Canada	Open Western Championship	•	•				•	•
	25-26	OBERWIESENTRAL	Germania Occidentale	Internationale Junioren-Kriterium			•			•	•
	25-26	PARK CITY, UTAH	U.S.A.	Lowell Thomas Classic	•	•				•	•
	27	WIEN-HADERSDORF	Austria	Parallelslalom im Cup System	•	•				•	
	27-28	MORGINS-CHATEL	Francia	Jeunes Franco Suisse	•	•				•	•
FEBBRAIO	31.1-2.2	ST. ANTON	Austria	Arlberg-Kandahar	•	•			•	•	•
	31.1-2.2	AROSA	Svizzera	Junioren Kriterium der OPA	•	•			•		
	31.1-2.2	STEAMBOT SPRINGS, COLORADO	U.S.A.	Mt. Werner Classic	•	•			•	•	
	31.1-2.2	HAUS IM ENNSTAL	Austria	Krammelholzrennen	•	•			•		
	31.1-2.2	ZERMATT	Svizzera	Gornergraderby	•	•			•	•	•
	1-2	MONT TREMBLANT, QUEBEC	Canada	Taschereau	•	•			•	•	
	1-2	GOURRETTE	Francia	Grand Prix des Pyrénées	•	•			•	•	
	4	GARMISCH	Germania Occidentale	Ski Derby-Alpspitzrennen		•				•	
	7-8	OBERTRAUN	Austria	VII Int. Stadtskitage	•	•			•	•	•
	7-9	SERRE-CHEVALIER	Francia	Grand Prix	•			•	•		
	7-9	CORTINA	Italia	Coppa Ilio Colli	•			•	•		
	7-9	ARE	Svezia	Arebragden	•				•	•	•
	8-9	MONT ORFORD, QUEBEC	Canada	Adams Memorial	•	•		•	•		
	8-9	PAMPOROVO	Bulgaria	Pokal Pamporovo	•	•			•	•	
	8-9	STERZING-VIPITENO	Italia	Trofeo Città di Vipiteno		•			•	•	
	8-9	SPOKANE, WASHINGTON	U.S.A.	Mt. Spokane Alpine Meet	•	•			•	•	
	9	LOVELAND BASIN, COLORADO	U.S.A.	Loveland Cup	•	•				•	
	10	LENZERHEIDE	Svizzera	Nachtslalom	•				•		
	11	OSLO	Norvegia	Nordic Alpine Cup (Night slalom)	•	•			•		
	15-16	KRANJSKA GORA	Jugoslavia	Vitranc Pokal	•				•	•	
	13-14	VAL GARDENA - GRODEN	Italia	Coppa Tre Comuni Ladini	•	•					
	14-16	ASPEN, COLORADO	U.S.A.	Roch Cup	•	•		•	•	•	
	14-15	CRESTED BUTTE, COLORADO	U.S.A.	West St. Winter Carnival	•			•	•		
	15-16	BROMONT, QUEBEC	Canada	Bromont Cup	•	•			•	•	
	15-16	SZCZYRK	Polonia	Beskidenpokal	•	•		•	•		•
	15-16	VYSOKÉ TATRY	Cecoslovacchia	XV Grand Prix de Slovaquie		•			•	•	
	16-17	ANDORRA	Andorra	VIII Trofeo de Carnaval	•	•				2	
	21-23	BEAR VALLEY, CALIFORNIA	U.S.A.	Open National Championships	•	•		•	•	•	
	23	STRATTON MT. VERMONT	U.S.A.	New England Kandahar	•	•				•	
	22-23	WHISTLER MT. B.C.	Canada	Open Canadian Championships	•	•		•	•	•	
	28.2-2.3	BERCHTESGADEN	Germania Occidentale	V. Critérium Mondial pour les Skieurs Citadins	•	•			•		•
	28.2-2.3	MT. EMPIRE, UTAH	U.S.A.	U. of Utah Invitation	•				•	•	
	28.2-2.3	SQUAW VALLEY, CALIFORNIA	U.S.A.		•	•			•	•	
MARZO	1-2	COLLINGWOOD, ONTARIO	Canada	Peter Campbell Memorial	•	•			•	•	
	1-2	JASPER, ALBERTA	Canada	Norman Willmore	•	•			•		
	1-2	VILLARD DE LANS	Francia	Grand Prix	•				•		
	1-2	CASPOGGIO	Italia	Trofeo Vanoni	•	•			•		
	1-2	POPOVA SAPKA	Jugoslavia	Sarplanina Cup	•	•			•		•
	1-3	SUPER-MOLINA	Spagna	Derby Internacional de Ciudadanos	•	•			•		
	2-3	WINTER PARK, COLORADO	U.S.A.	Colorado Cup	•	•			•	•	
	4-5	ZAKOPANE	Polonia	XXIV Memorial Br. Czech	•	•		•	•		
	6-9	CHAMONIX	Francia	Grand Prix	•	•		•	•	•	
	6-9	JASNA'	Cecoslovacchia	XXX Velka cena Demenovskych	•	•		•	•	•	
	7-9	VAIL, COLORADO	U.S.A.	American International Team Races	•	•		•	•	•	
	7-9	JACKSON, WYOMING	U.S.A.	Wild West Classic	•	•		•	•	•	
	7-9	ANDORRA	Andorra	III Gran Premio d'Andorra	•	•		•	•		
	8-9	BAD ISCHL	Austria	Tornadolauf	•				•	2	
	8-9	POIANA BRASOV	Romania	Coppa Balcanique - Champ. Balcaniques Juniors	•	•				•	
	8-9	MONT TREMBLANT, QUEBEC	Canada	Quebec Kandahar	•		•		•	•	
	8-9	OSLO	Norvegia	Holmenkollen/Kandahar	•	•			•	•	
	8-9	SUGARLOAF, MAINE	U.S.A.	Sugarloaf Schuss	•	•		•	•		
	8-9	CRYSTAL MT, WASHINGTON	U.S.A.	Silver Skis	•	•		•	•		
	8-9	ABETONE	Italia	15o Coppa Foemina	•	•		•	•		
	8-8	CERVINIA	Italia	Coppa Regione Autonoma	•	•			•	•	
	10-16	MERIBEL	Francia	Grand Prix de Printemps	•			•	•	•	
	14-16	S. CATERINA VALFURVA	Italia	Trofeo Internazionale S. Caterina Valfurva	•	•			•	•	
	14-16	NAVACERRADA	Spagna	X Gran Premio de Espana	•	•			•	2	
	13-16	GALLIVARE/MALMBERGET	Svezia	Lapland Cup	•	•			•	•	
	15-16	MONT S.TE-ANNE, QUEBEC	Canada	du Maurier International	•	•			•	•	
	15-16	VITOSCHA-SOFIA	Bulgaria	Pokal Sofia	•	•			•	•	
	15-16	SANDPOINT, IDAHO	U.S.A.	Schweitzer Basin	•				•	2	•
	17-24	LES CÈDRES	Libano	7.e Semaine Internationale	•	•			•	•	
	20-23	LE CORBIER - LA TOUSSUIRE	Francia	12. Grand Prix de Maurienne	•				•	2	•
	21-23	NARVIK	Norvegia	Polar Light Cup	•	•		•	•	•	•
	21-23	NAVACERRADA	Spagna	Jornadas Hispano-Americanas de Esqui	•	•		•	•	•	•
	21-23	AROSA	Svizzera	Internat. Dreipistenrennen					•	•	
	21-23	WATERVILLE VALLEY N. H.	U.S.A.		•	•			•	•	
	23-24	VITOSCHA	Bulgaria	Pokal Aleko	•	•			•	•	
	24-30	VAL D'ISÈRE	Francia	Coupe des Pays Alpins	•	•		•	•	•	
	28-30	SIERRA NEVADA	Spagna	IX Gran Premio de Sierra Nevada	•	•			•	•	•
	29-30	ROSSLAND, B. C.	Canada	War Eagle	•	•			•	•	
	29-30	ETNA	Italia	Tre giorni dell'Etna	•	•			•	•	
	29-30	ALPINE MEADOWS, CALIFORNIA	U.S.A.	Far West Kandahar	•	•			•	•	
	30	HINDELANG	Germania Occidentale	7. Internat. Silbertannen-Rennen	•	•				•	
	30-31	ANDORRA	Andorra	XXIII Concurs de Pasqua - Open National Championships	•	•			•	•	
APRILE	4-6	ULUDAG	Turchia	IX Coupe Internationale d'Uludag	•	•			•	•	
	5-6	GROUSE MT. VANCOUVER	Canada	Canada Cup	•	•			•	•	
	5-6	ALPENTAL, SEATTLE, WASH	U.S.A.	Alpental Cup	•	•			•	•	
	5-7	MAYRHOFEN, LANERSBACH	Austria	Fruhjahrskriterium	•	•			•	b	
	9-13	LEYSIN, LES MOSSES, DIABLERETS	Svizzera	Semaine Internationale de Ski	•	•			•	2	
	12-13	SUGAR BOWL, CALIF.	U.S.A.	Silver Belt	•	•			•	•	
	19-20	VERBIER	Svizzera	Slalom Internat. de Medran	•	•				•	
ESTATE 1969	3-4/5	HEILIGENBLUT	Austria	Glocknerrennen	•	•				•	
	18/5	LOGNAN	Francia	Coupe des Amithystes	•	•				•	
	22/6	STRYN	Norvegia	Stryntjellsrennet	•	•				•	
	6/7	VAL D'ISERE	Francia	Grand Prix de ski d'Eté de Tiseran	•	•				•	
	12-13/7	ALPE D'HUEZ	Francia	Grand Prix d'Eté	•	•			•	•	
	2-3/8	FALLS CREEK (VIC)	Austria	Molony Cup	•	•			•		
	11-12/8	THREDBO	Austria	Thredbo Cup	•	•			•	•	•
	14-16/8	THREDBO	Austria	Wills International Cup	•				•	•	•
	9-10/8	FARELLONES	Cile	Kandahar de Los Andes	•	•		•	•		
	15-17/8	FARELLONES	Cile	2.a edicão Campeonato Latino-americano	•	•			•	•	
	7/9	PORTILLO	Cile	Copa Emile Allais	•	•				•	

FORMIDABLE ROSSO *nuovo modello, con suolette TurboTex per alte velocità*

SIDERAL *fibre di vetro, con suolette TurboTex per alte velocità*

arancione da Gigante - nero da Slalom

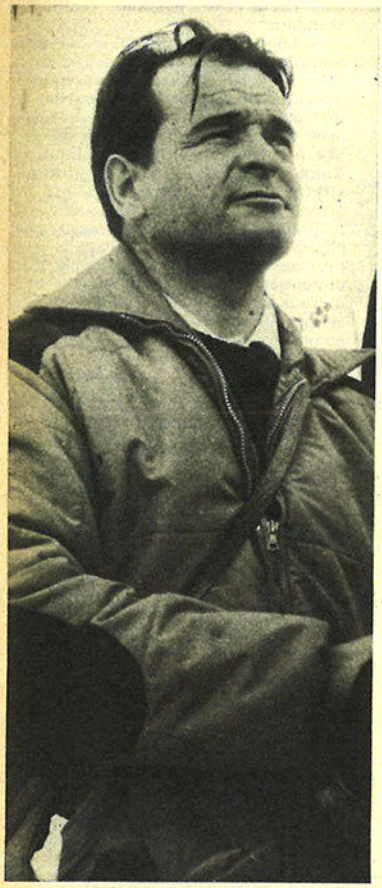
FIBER 804 *fibre di vetro*

SILVER 1000 *metallico per sciare bene e facile*

PERSENICO SKI

Chiavenna (SO) Italy

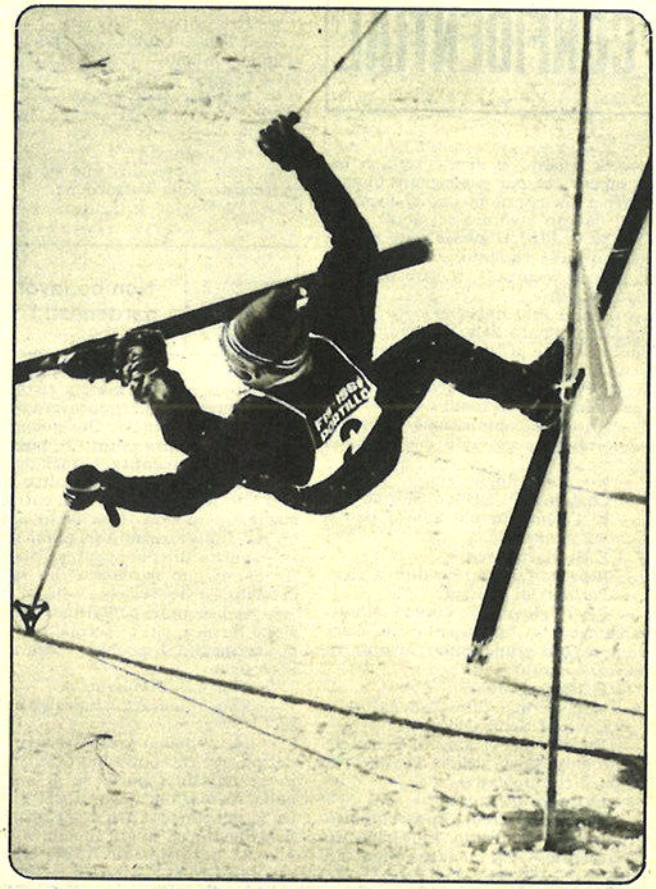
LUCIO ZAMPINO: 40 DOMANDE ALL'EX COMMISSARIO TECNICO DEGLI AZZURRI



● Se la Federsci mi avesse dato lo stesso stipendio che dà a Vuarnet, avrei pagato di tasca mia per veder realizzati alcuni programmi bloccati per « mancanza di fondi ». ●

● Bernard Favre l'ho portato io in Italia. Ho sbagliato e lo ammetto. Non gli avrei mai rinnovato il contratto. ●

● Non lo nego. Ora la mia aspirazione di professionista è quella di vincere un titolo mondiale con... due gambe svedesi. ●



NOGLER "CONFIDENTIAL"

ORITISEI - Ho sempre desiderato carpire ad Ermanno Nogler, un'intervista a « scappamento libero ». Oggi che l'ex commissario tecnico della nazionale non ha più vincoli con la Federsci, penso, almeno in parte, di esserci riuscito.

— Cosa si prova ad essere lontano dalla squadra azzurra dopo tanti anni?

— Un gran sollievo. Sono libero di fare quello che voglio, di godermi la famiglia. Ti dirò: è stata un'esperienza quasi del tutto nuova, dopo sedici anni di vita di squadra, prima come atleta e poi come tecnico. Eppure si prova sempre un certo rimpianto!

" Vuarnet mi ha chiesto..."

— Durerà poco. Non vai in Svezia?

— Sì, ma non è la stessa cosa, anche se ho accettato con entusiasmo il nuovo incarico.

— Dei « tuoi » svedesi parleremo dopo. Ora soffermiamoci sugli azzurri. Che opinione hai di Vuarnet?

— Lo ritengo un uomo in gamba.

— Ti ha cercato? Ti ha chiesto qualcosa dei tuoi ex allievi?

— Sì. Mi ha chiesto ragguagli sui ragazzi. Ho fatto dei nomi. Li ha convocati tutti, anzi, con molte aggiunte. Ed è giusto così. Perchè deve rendersi conto personalmente del valore di ogni atleta, anche di quelli che io avevo scartato.

— E' vero che Vuarnet ti ha chiesto anche delle indicazioni sui probabili allenatori?

— Sì, lui, infatti, voleva tanti allenatori. Anche in questo campo ho fatto dei nomi, in base ad una valutazione precisa. Tra questi ho visto con piacere che ha preso Siorpaes e Milianti, ma sono molto perplesso circa la scelta di altri elementi che per il momento non ritengo all'altezza della situazione.

— Chi avresti affiancato a Siorpaes e Milianti?

— Giorgio Mahlknecht. Ha dimostrato di valere. I risultati dei nostri giovani, in campo internazionale, ne sono la prova più convincente. Purtroppo non si può dire altrettanto di chi è stato alla guida della « B », anche se è stato ritenuto idoneo alla... promozione in « A »!

— Questa è una sottile accusa nei confronti di Bernard Favre. Non sei stato tu a portarlo in Italia?

— Sì. Ho sbagliato e l'ho detto. Ciononostante la FISI gli ha rinnovato il contratto.

— Tu non l'avresti fatto?

— No. Il tempo, giudice infallibile, dirà chi aveva ragione. Anzi, qualcosa il tempo ha già incominciato a dire...

— Ti riferisci agli allenamenti atletici di Bressanone?

— Non solo a quelli. C'entra anche Formia. Ma non farmi dire di più, ti prego!

— Ho saputo che a Bressanone qualcuno si è lamentato dell'assurdità di « una preparazione mal condotta ». Lo stesso Fink non è d'accordo con il metodo impostogli ed è più che mai deciso a rassegnare le dimissioni. Tu...

— ... Io... niente! Parliamo d'altro.

— Cosa avresti cambiato nel discesismo azzurro se tu fossi rimasto alla conduzione della nazionale?

— Avrei insistito per avere i fondi necessari allo scopo di completare i programmi di lavoro che, per mancanza di lire (così si diceva), non hanno mai potuto svolgersi come stabilito in precedenza.

— A parte i risultati della squadra, qual era il tuo principale obiettivo di tecnico azzurro?

— Volevo che i giovani, a studi completati, fossero, fisicamente e tecnicamente, maturi per l'agonismo vero e proprio.

— Come giustifichi allora la scarsità di giovani agonisticamente validi?

— Di giovani ce ne sono più di quanti tu possa immaginare. Il loro numero, da tre anni a questa parte, era in continuo aumento. Ciò si verificava grazie ad un preciso programma di lavoro estivo, indirizzato al reclutamento (e preparazione sia su sci che in palestra) di giovani promesse. I primi frutti li abbiamo raccolti l'anno scorso. Tanto è vero che, constatatane la validità, il nostro programma è stato ripreso, copiato ed applicato dall'Austria e dai paesi scandinavi. Noi, invece, gli inventori, lo abbiamo abbandonato!

— Puoi dire quanto guadagnavi a fare il commissario tecnico?

Bengt Erik Grahn (nella spettacolare foto in alto), su dieci slalom ne conclude, normalmente, uno solo. Il suo nuovo commissario tecnico, Ermanno Nogler, spera di rovesciare la situazione con un semplice accorgimento tattico. Nella foto qui sopra, Rune Lindström che, secondo l'ex responsabile azzurro, è l'elemento più completo della squadra svedese, che è passata alle sue dipendenze.

NOGLER "CONFIDENTIAL"

SEGUITO

— Se quanto si dice è vero, ti basti sapere che per guadagnare quanto Vuarnet incasserà in dodici mesi, io avrei dovuto lavorare sei anni!

— Se la FISI ti avesse dato un milione al mese (quanto, secondo le voci, prende Vuarnet), ti saresti impegnato di più?

— No. Il mio impegno non è stato mai determinato dallo stipendio. Probabilmente ne avrei destinato una fetta alla realizzazione, in parte, di ciò che la FISI diceva di non poter fare, « per mancanza di fondi » (!).

— L'attuale commissione tecnica è migliorata o peggiorata rispetto alla tua?

— No, non è migliorata.

— Cosa pensi di Gildo Siorpaes?

— E' l'elemento più adatto per la squadra femminile.

— E Bernard Favre?

— Ripeto: l'avrei rispedito a casa.

— Parlami di Milianti.

— Per i giovani è l'uomo adatto. Sa educare, sa far rispettare la disciplina, è un grandissimo lavoratore, onesto, corretto.

— E Mario Cotelli?

— Non ha mai fatto l'allenatore.

— Conosci Senigagliesi?

— Un po'. Per i giovani è un elemento abbastanza valido. Peccato che sia poco comunicativo.

— Siorpaes è fazioso?

— No, non lo credo. Apparentemente potrebbe sembrarlo. Egli ha — come avevo io — la tendenza a portare in nazionale chi effettivamente merita. E' naturale che un allenatore dimostri maggiore simpatia con chi si impegna di più. Ciò non è partigianeria.

— Milianti?

— Come Siorpaes.

— Favre?

— ... l'argomento mi porterebbe troppo lontano!

— Cotelli?

— Ripetto: non lo conosco. E' la prima volta che riceve un incarico ufficiale.

— Senigagliesi?

— Non si può dire che sia un simpatizzante della Valgardena.

— ... e Nogler, è fazioso?

" Non ho favorito i gardenesi! "

— Sono stati in tanti a rivolgermi questa accusa. Mi rimproveravano di favorire i gardenesi. Documenti alla mano, ho sempre potuto (e posso ancora farlo) smentire i miei denigratori. Nessun gardenese o altro atleta dell'Alto Adige sarebbe mai entrato in nazionale se non fosse stato almeno un po' superiore ad altri atleti scartati. A parità di condizioni, su due atleti, di cui uno gardenese, ho sempre favorito l'altro sciatore.

— Dei membri dell'attuale commissione tecnica, chi — secondo te — conosce meglio i problemi del nostro discesismo?

— Siorpaes e Milianti.

— Puoi illustrarmi uno dei problemi?

— Ne abbiamo tanti. Tuttavia sono del parere che potranno essere risolti in grandissima parte se si insisterà nella formazione tecnica dei giovani. Oggi, per vincere, tra due concorrenti fisicamente ed atleticamente a posto, prevale normalmente quello che possiede il miglior bagaglio tecnico. Da non dimenticare, comunque, che gli uomini sono come le macchine. Alla base sono tutte uguali, in pratica sono tutte diverse. Mi spiego? Tu non puoi montare delle ruote da camion su una « cinquecento »... Il problema dello sci azzurro è soprattutto un problema di... sensibilità.

— Hai provato delle amarezze durante la tua lunga carriera?

— Certamente, come tutti al mondo. Una, in particolare, mi duole ancora. Quella, cioè, che ho provato constatando che — salvo rare eccezioni — mai nessuno abbia considerato, nel processarmi, le numerose avversità che ci hanno colpito alla vigilia degli appuntamenti internazionali più importanti. Vedi Innsbruck e la stessa Grenoble. Ci sarà certamente chi ribatterà: « In ogni caso si tratta di uno, massimo tre atleti! ». E allora? Cosa ne sarebbe stato della Francia se a Grenoble non avesse avuto Killy e non avesse trovato la neve più congeniale ai suoi campioni? Già, in Italia di fortuna o di sfortuna non si può parlare. Da noi... « Sono scuse! ». Comunque io non me la prendo per il fatto che la FISI abbia voluto cambiare. Lo dico ancora: è giusto ed è umano che si tenti qualche altra via di successo. Non è affatto giusto invece il modo in cui troppa gente mi ha voltato le spalle per restare a galla. Ho ancora un motivo di rammarico: il fatto che, dopo aver dedicato sei anni come atleta e dieci anni come dirigente allo sport italiano, il CONI non mi abbia fatto pervenire, non dico la buona uscita o una lettera di ringraziamento, ma neanche una lettera di rimprovero...

— Come ti è balenata l'idea di andare in Svezia?

— A dire il vero, mi hanno cercato.

— A quanto pare non sono stati gli unici. E' esatto che ti hanno chiamato anche da una grande nazione alpina?

— Non so come tu abbia fatto a saperlo. E' vero, ma per il momento preferisco non parlarne.

— Qual è la tua opinione sugli scandinavi?

— Per me sono gli unici dilettanti dello sci.

— Credi che possano realmente sfondare?

— Lo hanno già fatto in passato, nonostante la scarsità di grossi dislivelli al nord e tutte le conseguenti difficoltà di allenamento. Guarda indietro: nel 1936 Birger Ruud, senza aver mai provato prima una discesa libera, conquista il titolo olimpico; Raimo Manninen, quando è stato costretto ad abbandonare, era già un grosso liberista. In slalom hanno avuto grandissimi campioni. Questo perchè la loro capacità atletica e la loro prestanza fisica, sono eccezionali. Non dimentichiamo che sono stati i nordici ad inventare la preparazione fisica per lo sci. Noi abbiamo soltanto copiato da loro.

" Lindströem capitano "

— Quanti giorni all'anno si preparano?

— Tutti i giorni. Lassù non si fanno tanti raduni collegiali. Ognuno è responsabile della propria costruzione fisica, in base ad un programma individuale che viene distribuito dai tecnici federali. Sono dell'opinione che, soprattutto per lo sci, abbiano ragione loro. Lo sci, infatti, non è un gioco di squadra. In gara lo sciatore è solo contro se stesso e contro un cronometro. Con raduni molto frequenti si corre il rischio di limitare la preparazione di molti atleti (poco responsabili) ai soli giorni di raduno; di disabituarli allo sforzo isolato(che è quello che più conta nel nostro sport). Di fronte ad un insuccesso,

Olle Rohlen nella scala-valori di Nogler è il terzo uomo della rappresentativa scandinava.

da noi, qualsiasi atleta trova facilmente una scusa: « Mi hanno fatto fare questo, non mi hanno fatto fare quest'altro ». Lassù, al nord, è diverso. Ogni atleta dice prima di tutto a se stesso: « Ho fatto questo, non ho fatto quest'altro ». Tra i due sistemi c'è una sottile ma sostanziale differenza!

— Quali sono i « tuoi » nuovi uomini di punta?

— Rune Lindströem, Olle Rohlen, Bengt Erik Grahn. Lindströem, secondo me, è quello che ha maggiori possibilità.

— E di Grahn, cosa ne farai?

— Grahn è un grandissimo slalomista. Io mi sono proposto di dargli una nuova impostazione tattica per aumentare le sue possibilità di... « arrivare », senza diminuirne il ritmo e senza cambiarne il sistema tecnico. Voler trasformare Grahn, sarebbe un gravissimo controsenso. Lui deve continuare ad attaccare come prima, più di prima. Deve arrivare al traguardo senza andare più piano.

— Allora vuoi proprio che vinca tutti gli slalom?

" Voglio una medaglia "

— Sarebbe troppo bello. Grahn però, può vincere davvero tanti slalom.

— Il tuo primo obiettivo?

— E me lo chiedi? I mondiali in Valgardena, naturalmente! Non nascondo che aspiro ad una medaglia.

— ... una rivincita sulla Federsci?

— No, affatto. Ho accettato di rispondere a questa intervista in senso costruttivo. Il fatto che io aspiri a conquistare, nella mia valle, un titolo mondiale, con le gambe di uno svedese, non deve meravigliare nessuno. In fondo sono un modesto, serio professionista!

LUCIO ZAMPINO

St. Sauro - Foto Nason

Rossignol

fa sempre
CENTRO!

STUDIO MOSCA - BIELLA

**Dai perfetti SCI per gara,
validissimi SCI per tutti**

STRATO
STRATIX
CONCORDE
ALLAIS MAJOR
ALLAIS OLYMPIA
ALLAIS 2000
ALLAIS 60

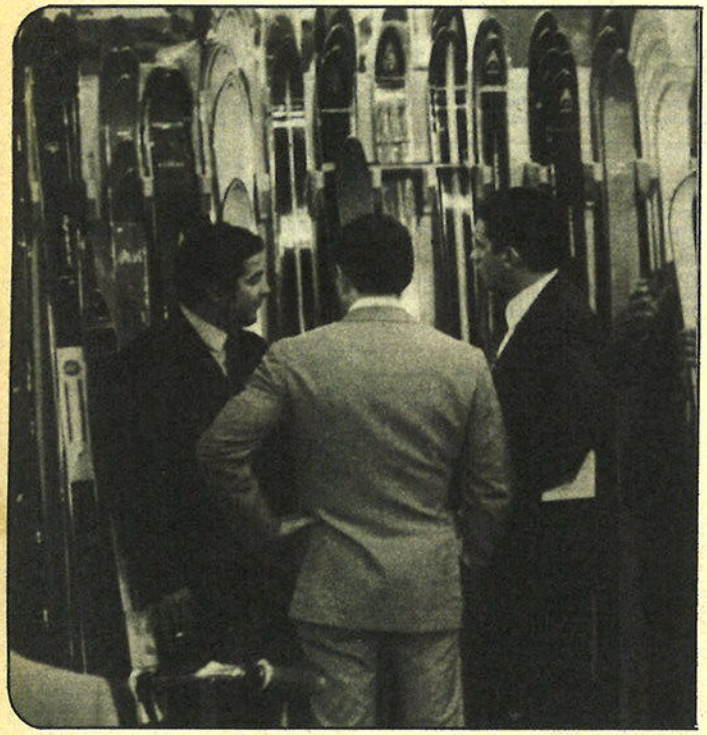
LA PRIMA FABBRICA DI SCI DEL MEC - LA PIÙ FORTE PRODUZIONE MONDIALE DI SCI DI PLASTICA

ETS. A. ROSSIGNOL - VOIRON (FRANCE)

IN ITALIA: DITTA NICOLA ARISTIDE 13051 BIELLA

OFFICINA DI RIPARAZIONE E RIMESSA A NUOVO IN BIELLA - A RICHIESTA GRATIS CATALOGO ILLUSTRATO

ANDAR PER SCI



Tra le coreografie delle vetrine alla ricerca del nostro sci. Da quello « utilitario » al « fuoriserie », una scelta sempre più difficile. Diamo una rapida occhiata ai nuovi « pezzi » della imminente stagione.

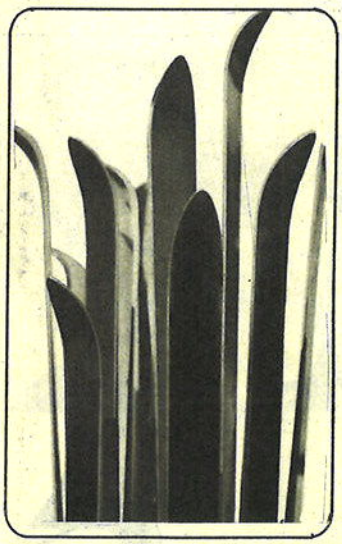
di ANTONIO SECONDO

Un paio di sci per sciare. Ma quale? Affascinanti vetrine dalle mille insidie. Scelta impossibile tra la gamma delle tinte delle splendide carrozzerie. Immagino schiere di stilisti all'opera. Sci dagli infiniti pregi: lo sci del tale campione, lo sci che ha vinto tot gare, lo sci che da trent'anni solca le piste di tutto il mondo (chissà com'è rovinato!). Pubblicità: pregi, prestazioni, qualità. Come in un automatico balletto ("Playtime", chi l'ha visto?). Finiti i bei tempi dell'empirismo, i tempi in cui come sceglievi sceglievi bene (o male), secondo i punti di vista. Impegno adesso e spesso il sospetto di non averci azzeccato. Paradossale ma inevitabile (il progresso si sconta): sul mercato c'è certamente lo sci fatto apposta per noi, eppure trovarlo diventa sempre più difficile. Bé, non è un fascino anche questo?

Se non avete un negoziante di assoluta fiducia o un gentile amico più esperto di voi o qualche anno di fisica a livello universitario sulle spalle, buona fortuna. Però per non lasciarvi completamente soli in questa ardua impresa, voilà qualche quasi utile consiglio. Primo, non lasciatevi trasportare troppo dalla mania di avere lo sci di moda: si rischia spesso di acquistare male e a un prezzo non proprio giustificato. Infatti è bene sapere quanto segue: gli sci di Killy non « fanno » Killy; Killy avrebbe vinto le Olimpiadi anche senza gli sci di Killy; se Killy avesse usato gli sci di Vachet invece di quelli di Killy, avrebbe vinto ugualmente tutto quello che ha vinto; Vachet — regola inversa — con gli sci di Killy invece di quelli di Vachet, non avrebbe fatto meglio di quanto ha fatto. Volete un esempio di come spesso ci si lasci ingannare? Negli Stati Uniti tra gli sci più cari (i secondi per la esattezza) ci sono gli italianissimi Lotus Trimetal DH della Freyrie a 230 dollari! Muti gli esterofili senza ragione? Compreremo sci italiani con l'etichetta del prezzo in dollari USA?

Belli come fuoriserie

E poi: lo sci si compra per usarlo, quindi par logico che debba essere adatto all'uso che se ne intende fare. Siamo appassionati gitaioli di ogni fine settimana, insensibili percorritori di ghiaccio, erba, sassi, « guastatori » del fronte della neve? Bene, sci robusti e duraturi, dal fondo più che resistente, e non preoccupiamoci se dobbiamo rinunciare a qualche grado di elasticità, tanto più che con l'uso prolungato l'elasticità si ridurrebbe ugualmente. Per il perfezionista dalle mire agonistiche, e magari fornito di grana, tutta una vastissima gamma di sci di altissima qualità; belli come fuoriserie, nervosi come puledri. Filano che è un piacere, si controllano bene, danno soddisfazioni. A patto di saperci fare... Altri usi ancora, altri tipi: la tecnica non resta indietro, non preoccupiamoci.



L'attuale produzione può soddisfare anche il più esigente degli sciatori, ma a patto di saper scegliere bene. Di uno sci non consideriamo solo il nome o la fama, ma anche quello che deve darci, in relazione alle nostre capacità. Il prestigioso attrezzo dell'amico può rivelarsi inutile per noi.

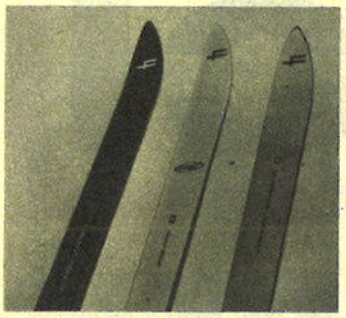
Troppe promesse poco costo

E ancora la portata. Ogni sci è costruito per un determinato peso: più si pesa più lo sci deve essere lungo. Non sbagliamo (non è nemmeno tanto difficile azzeccarci). Lo sci troppo gravato si « sbalestra », quello troppo lungo « sbalestra » lo sciatore; semmai al « pigro-gambemolli-niente-allenamento » sci un poco più corti.

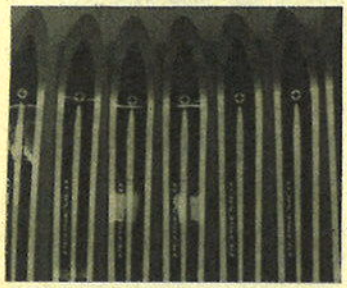
E infine occhio alla qualità, soprat tutto. Diffidiamo dalle sproporzioni « troppe promesse-poco costo »: è regola generale che la qualità si paga. Orientamento verso gli sci di case serie di cui vediamo, di seguito, un sommario elenco.

ANDAR PER SCI

SEGUITO



L'ultimo nato in casa Freyrie è il « Camaro »; novità assoluta, questo sci in metallo-plastica promette molto all'appassionato già per il suo ottimo aspetto e per le curatissime rifiniture; tipo kombination, solette in Supernaltene. Dovrebbe porsi ai vertici della produzione Freyrie. Nuove solette « TK » per i « Trimetal » e il « Miura » (interamente rinnovato). Essenzialmente agonistico il rinnovato « Trimetal-discesa », con cinque strati metallici in pedana, in luogo dei tre del vecchio modello. Confermato per lo slalom il collaudatissimo « Mirage » in fibra di vetro, a cui si affianca quest'anno il nuovo « Mirage junior », sci da slalom per ragazzi; anch'esso in fibra di vetro, è stratificato e non scatolato come il modello... senior.



« Silver 1000 » per la Persenico. Sci in metallo nuovissimo, è dotato della coraggiosa garanzia per un anno contro TUTTE le rotture (la stessa introdotta nel '67 per il plastica « Fiber 804 »). Altra novità è uno sci in metallo dalla spatola particolarmente larga: è il « Fuoripista », che permette appunto di sciare fuori pista!

Per i « veterani » Formidable e Sideral (utilissimi i nuovi salvapunte in alluminio) una soletta eccezionale, la Turbotex, velocissima e già con ottimi risultati agonistici.

Pressoché invariati i prezzi. I nuovi si pagano 49.800 il « Silver 1000 », e 45.000 il « Fuoripista ».

Da Cortina la Morotto ci offre un nuovo sci prevalentemente agonistico, il « Bruno Alberti », alla cui messa a punto ha collaborato, appunto, il noto campione. Tre versioni, discesa, slalom e slalom gigante. È in fibra di vetro e plastica, solette P-Tex 1000. Interessanti le lamine in carres-cachées: continue nella parte interna e segmentate (sezioni di tre centimetri); a detta dello stesso Alberti questa soluzione permette una più facile aderenza alla linea del terreno e una flessibilità più uniforme.

Invariati gli altri modelli, il prestigioso « Red Arrow Aspen 68 » e quelli della serie « Metallo » e « Creste Bianche ».

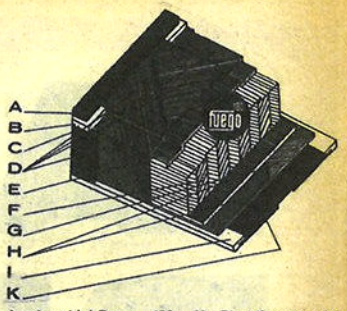
Nessun inedito in casa Maxel, che ripresenta, interamente rinnovati, i metallici « Sigma », nei due modelli da slalom gigante e combi, ambedue con carres-cachées continue. Migliorati nell'impiego del materiale e nella severa selezione, risentono di un anno di utile esperienza. Invariati i prezzi (lire 64.000 e 56.000 rispettivamente per la versione da slalom e per il combi). È annunciato un prossimo ritorno degli « Omega », anch'essi completamente rinnovati.

Per la Trabucchi una sola novità, il plastica-fibra « Ranger » (39.500 lire) che si affianca validamente alla collaudata serie « Fiberglass », invariati nei prezzi (lire 76.000, 66.000 e 46.000 per « JK3 », « M2 » e « S1 »).

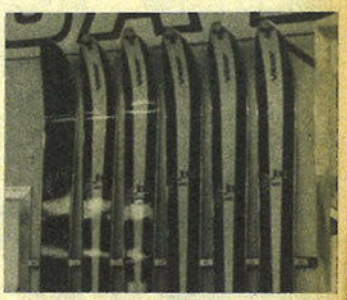
Un nuovo hickory, l'« Elite », e nuovi prezzi dalla Gartner; sensibilmente più basso quello del metallico « Meteor »: 45.000 lire invece delle 60.000 dell'anno passato, e senza alcun sacrificio della qualità. Aumento invece — ma molto esiguo, 2.000 lire — nei modelli in fibra, « Brillant » e « Radiant » (per i modelli di punta 72 e 69 mila lire rispettivamente).

Dalla Lamborghini una sola novità, l'« Holiday », un combi in fibra di vetro e plastica dal prezzo assolutamente concorrenziale, 39.000 lire.

Giustificati (ottimi materiali, curatissima lavorazione) i lievi aumenti di prezzo dei modelli di punta, « Fuego 190 » (75.000 lire), « Sten 190 » (70.000 lire) e « Rytme 190 » (64.000 lire).



Lamborghini-Fuego 190: A) Rivestimento del dorso in laminato plastico; B) Salvaspigoli in lega dura di alluminio, incollati; C) Rivestimento protettivo dei fianchi, in plastica; D-H) Avvolgimento incrociato « antitorsione » in vetro-resine; E-G) Armature superiore ed inferiore in vetro-resine con fibre totalmente orientate nel senso punta-coda; F) Anima in legno duro stratificato; I) Lamine continue in acciaio (acciaio per molle con resistenza-limite di 190 Kg/mmq) incollate. K) Suola di polietilene ad alta densità.



Nuovo modello di punta per la Vittor Tua Ski; è il « Très Joli Super » che abbina alla plastica e alla fibra di vetro della serie Très Joli un'anima in legno; 72.000 lire il suo prezzo. Nuovo anche il « Très Joli Metal Super »; costa 68.000 lire. Tutti questi sci sono particolarmente belli e, per i pregi di un attentissima costruzione, pressoché indistruttibili. Novità minori « Sapporo » e « Nevada » in legno, e il metallico « Grenoble ».

Totalmente rinnovato il « Diamant » dell'Atala Sport. Si presenta ora in due modelli in fibra di vetro con anima in epoxi, lamine normali continue. Soletta P-Tex per il « Tuttofiberglass PT 68 » (51.000 lire) e Cletex per il « Fiberglass » (45.000 lire).

Sci in legno presentano la Sfida (tredici modelli robusti e senza eccessive pretese) e la Dallmont. Due i modelli di questa casa, uno in frassino (25.500 lire) e uno in hickory (28.500 lire); am-

LA LUNGHEZZA SECONDO PESO E STATURA

Peso Kg.)	STATURA (m) 1,55	1,60	1,65	1,70	1,75	180	1,85	1,90
45	190	190	190	195				
50	190	190	195	200				
55	195	195	200	200	205			
60	195	195	200	200	205	205	210	
65	195	200	200	205	205	210	210	210
70		200	200	205	210	210	215	215
75			205	205	210	210	215	215
80				210	210	215	215	220
85					215	215	215	220
90						215	215	220
95							215	220

La presente tabella serve per conoscere la misura degli sci secondo il peso e la statura. Naturalmente i suggerimenti hanno soltanto un carattere indicativo. Sarà il tecnico poi a stabilire con maggior precisione la misura degli sci, anche in funzione — nel caso si pratichi l'agonismo — dei modelli che preferiscono e delle specialità in cui si compete (discesa libera, slalom o slalom gigante).

GRENOBLE 968 ANATOMIC 965 MODELLO 967 MODELLO 431

OCCHIALI SPORTIVI

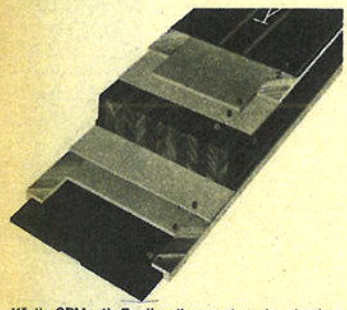
Salice

bedue soletta in Kofix e carres-cachées continui.

105 mila lire per l'« HPS », e 78 mila per l'« OK », le due novità '68 della Ober. Due sci in fibra con soletta P-Tex.

« Glassflex », fibra di vetro, carres-cachés continue e soletta a squame, lire 83.000 (79.000 con la soletta in P-Tex). Ce lo offre l'Attenhofer, che ha inoltre rinnovato i suoi modelli, dotandoli della rivoluzionaria soletta a squame. Di notevole anche le 15 mila lire in meno del tipo « A-06 Fiferglass SL » (ora lire 93.000).

Non vedremo più sci in legno marca Blizzard, infatti la casa di Mittersill ha abolito questo tipo di produzione. Sei le novità; prevale la fibra di vetro con la nuova serie « Epoxi ». Le suole sono in tradizionale Kofix.

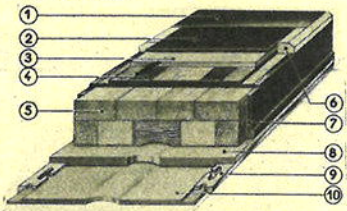


Kästle-CPM: 1) Foglio di copertura in plastica; 2) Bordi para-spigoli in lega metallica; 3) Laminato plastico in fibre di vetro stratificate superiore; 4) Laminato plastico in fibre di vetro stratificate inferiore; 5) Laminato plastico in fibre di vetro stratificate di rinforzo; 6) Anima centrale in legno ocoumé; 7) Laterale protettivo in resina di fenolio; 8) Lamine continue carres cachées in acciaio inox; 9) Soletta base in polietilene.

Otto nuovi modelli Kästle per il '68. Nella serie « CPM » gli ultimi arrivati « Grand Prix S » e « Grand Prix » (95.300 e 87.600 lire rispettivamente), sono passati in testa alla produzione della ditta austriaca. Questi sci, classificati indistruttibili, hanno, come il modello « CPM 70 S », la nuova speciale soletta Doppia Fastex a due strati di diversa compattezza: interno durissimo ed esterno poroso e assorbente; questo permette uno sfruttamento totale della sciolina, anche oltre... la tradizionale metà pista.

Migliorie per tutti i modelli grazie a nuovi processi di lavorazione. Lievissimi e giustificati gli aumenti di prezzo.

Tutto nuovo — o quasi — per la Kneissl. Nuovi sci, nuovi colori, nuovi accorgimenti tecnici. Otto i modelli completamente inediti, tre della linea « Hattric » e cinque per la linea « Magic » (ma in verità non sono altro che i vecchi « Wing » col solo nome cambiato — questa volta senza colpa del costruttore — per una complessa questione giuridica). Migliorati gli « White Star » (plastica ed anima in epoxi) resistentissimi anche ai più notevoli sbalzi di temperatura. Alleggerito il « Black Star W ». Solette in P-Tex.



Strato-Rossignol: 1) Foglio protettivo in plastica trasparente; 2) Rivestimento superiore in plastica; 3) Laminato plastico in fibra di vetro stratificato; 4) Speciale lacca di protezione per l'anima in legno; 5) Anima in legno pregiato; 6) Bordo protettivo in profilato-plastico; 7) Fianco protettivo in resina di fenolio; 8) Lamine carres-cachées continue; 9) Soletta in polietilene.

Due novità dalla francese Rossignol, sono il metallico « Olympia » (lire 55.00) e lo sci in plastica « Concorde » (lire 49.500). Migliorati ulteriormente i già perfetti modelli delle serie « Strato » e « Allais ». Invariati invece i prezzi; qualche buon ribasso semmai (79 e 69 mila lire gli « Allais Maior » nei modelli discesa e combi; 59.000 lo « Stratix »; 39.000 il « Plume Plastique »).

Sei novità per la Fischer, la più grande fabbrica di sci del mondo; il prestigioso « Silverglass » (agonistico, tipi discesa, slalom e gigante), il « Silverglass Senator » e il « Silverglass Pionier », tutti in fibra di vetro. Nuovi anche i metallici « Wedelking » e « Compact Super »; un hickory, il « Quick Super ». Quest'anno la lunga serie dei modelli Fischer accompagna alla tradizionale qualità, una scelta di colori e rifiniture veramente impeccabili.

Immutati nelle caratteristiche e nei prezzi i modelli della giapponese Kazama. Una novità il « Metal Fencer »; ottima la presentazione di questo sci destinato a diventare il più pregiato della produzione. È in alluminio; viene garantito come molto leggero e resistente.

Dall'Austria una nuova marca, la Rebells; nuovi anche per noi i suoi tre modelli presentati nelle versioni gigante e combi; sono il « Fiberglass » (75.000 lire), il « Metalglass » (67.000 lire) e il « Plastic RSL ». All'estero sono giustamente apprezzati: non è difficile prevedere un buon successo anche da noi.

Nessuna novità per la Hari. Invariato il prezzo dell'« R.S. » (79.000 lire); un forte ribasso — diecimila lire — invece per il « Combi » (lire 69.000), con le nuove lamine a carres-cachées continue a "L".

Conferma dei modelli e dei prezzi in casa Dynastar. La novità è lo sci in fibra di vetro « Star », versione più economica dell'affermatissimo « RG 10 Compound » (lire 93.000); 76 mila lire il suo prezzo.

Conferma dei modelli, diminuzione dei prezzi per i « VR-17 » della Dynamic. 128.000 lire il modello da discesa; 110.000 per quelli da slalom, slalom gigante e combi.

Gli affermati sci in plastica della Glungezer vengono riproposti agli appassionati nella stessa veste della passata stagione. Immutati anche i prezzi.

« Red and White » (lire 63.000) e « Blue and White », due sci in fibra di vetro, sono per quest'anno le novità della Solher; invariato il resto della produzione (anche nei prezzi), con in testa il « Black and White » (lire 89.700).

« Hornet », « Jubilee » e « Camaro » — tutti in metallo —, sono le novità della Hart. Tradizionali l'eleganza e la qualità di questi sci.

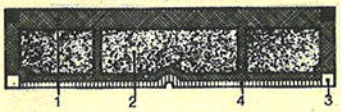
Dieci nuovi modelli si aggiungono nel '68 alla già lunga serie di modelli della yugoslava Elan. Otto dei nuovi modelli sono in legno, in metallo i « Super GSL » e « E 720 », il « Sabre » invece è in fibra; soletta P-Tex per i tipi più prestigiosi.

Nuovi in casa Head il « Competition 340 » (tre versioni, discesa, slalom e gigante; lire 105.000) e il « Combi 300 » (lire 95.000). Ritocchi — in meno — nei prezzi. Qualità e pregio « tipo Head ».

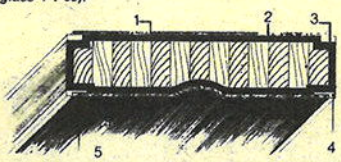
Nuovo modello di punta della Authier; si tratta del « Fiber Epoxi »; costa 78.000 lire. Nuovo anche il metallico « MGS » (52.000 lire). Solette in P-Tex per questi e per gli altri modelli, invariati nelle caratteristiche e nel prezzo.

ANTONIO SECONDO

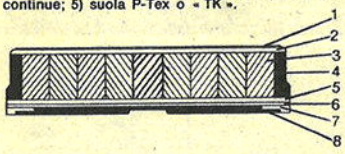
Trimetal - Libera Freyrie



Fiberglass-Diamant: 1) struttura tubolare in fibra di vetro; 2) resine epossidiche in poliuretano; 3) lamine in acciaio inox continue; 4) suola in cletex (P-Tex per il modello Tuttofiberglass PT 68).

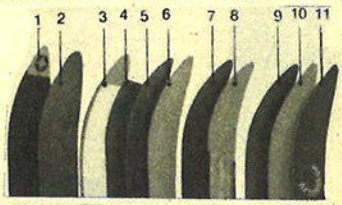


Mirage-Freyrie: 1) armatura « a scatola » in fiberglass. Sei strati disposti longitudinalmente trasversalmente ed in forma obliqua all'asse maggiore; 2) laminato fenolico protettivo; 3) bordi protettivi in oka; 4) lamine carres-cachées continue; 5) suola P-Tex o « TK ».

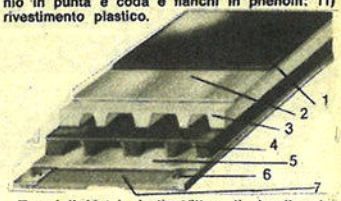


Sten 190 - Lamborghini: 1) rivestimento in laminato plastico; 2) e 5) armatura metallica; 3) anima di legno stratificato; 4) rivestimento plastico protettivo; 6) armatura in vetro-resina antivibrante; 7) lamine continue in acciaio; 8) suola in polietilene.

Sigma-Maxel: 1) vernice a forno; 2) resina antiabrasione; 3) struttura in fibra di vetro e resine; 4) strato in fibra e resine epossidiche; 5) lamine carres-cachées continue e incollate; 6) suola in resina poliolefinica; 7) e 9) strati in duralluminio; 8) riempimento in legno.



Formidable -Persenico: 1) suola Kofix-Special o Turbotex (agonismo) con rinforzi in alluminio in punta e coda; 2), 5), 7), 9) collante; 3) lamine carres-cachées continue e incollate; 4) gomma (punta e coda) antivibrante vulcanizzata; 6), 10) strati in duralluminio; 8) anima in legno pluricompensato con rinforzi in duralluminio in punta e coda e fianchi in phenolit; 11) rivestimento plastico.



Tres-Joli Metal plastic Vittor: 1) rivestimento protettivo in laminato plastico; 2) e 5) strati metallici in lega leggera; 3) e 4) struttura portante alveolare termostabile e ad elasticità compensata; 6) lamine continue carres-cachées; 7) suola Kofix-Special.

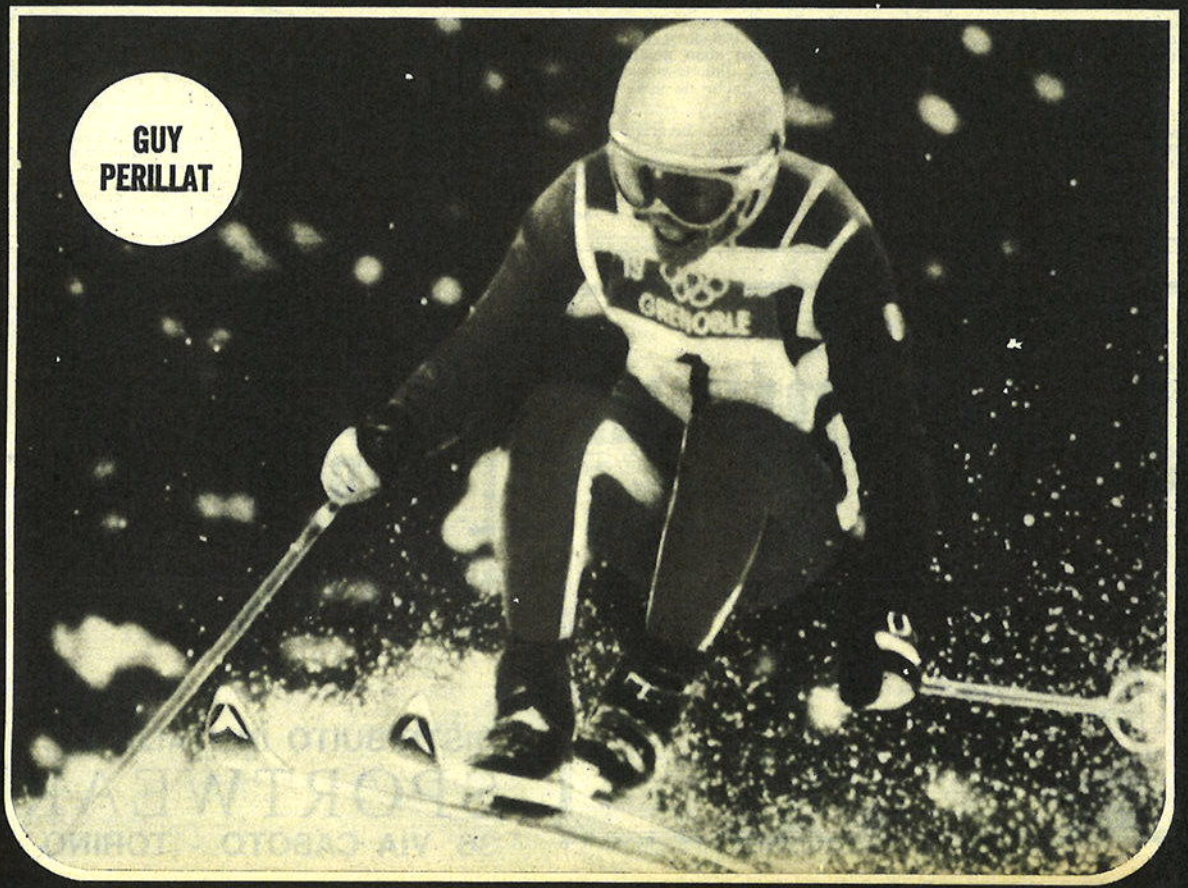
TUTTO L'ABBIGLIAMENTO SPORTIVO

DISTRIBUITO IN ITALIA DA:
SPORTWEAR®
36, VIA CABOTO - TORINO

SKIS
dynastar

CAMPIONI MONDIALI OLIMPICI

4 medaglie d'oro - 5 medaglie d'argento



EFFE SPORT - 20070 GUARDAMIGLIO (Milano)

CASCO SI, CASCO NO....

...E SE CASCO?

di MASSIMO MARCONI

Pochi sono gli sciatori che usano il casco. Questo importante accessorio, che è reso obbligatorio esclusivamente nelle gare di discesa libera, merita maggior diffusione anche tra gli sciatori meno esperti. In molti casi, chi lo ha adottato, ha evitato spiacevoli incidenti. Costa poco per la sicurezza che sa offrire ... ed è anche « snob ».

Neve, pista, un capannello. Che c'è, cosa succede? Metà dei presenti non capisce niente, l'altra metà chiede spiegazioni alla prima. In conclusione, come sempre avviene, sono in pochi a sapere l'oggetto di tanta attenzione. Anche qui i soliti saputi, ma è meglio non ascoltarli.

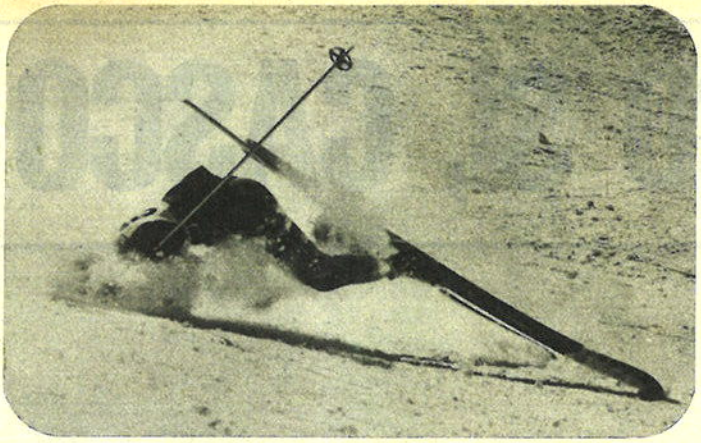
Una caduta, certo, ma per attirare tanta gente deve esserci andata di mezzo una gamba o qualcosa del genere. No, gambe salve questa volta. Un bel graffione sulla tempia, però, distanza capelli-orecchio. Sangue nemmeno tanto; un poco di neve premuta sulla ferita. Poteva andare peggio. Più in alto un cortese sciatore va raccattando oggetti seminati con meticolosa cura. Cappello, occhiali, racchette; non si dovrà raccogliere nient'altro per questa volta, ma può sempre andare bene?

Piste più ripide oggigiorno, canaloni un po' dovunque. Funivie ardite portano ad ardite altezze, da dove si deve scendere per angusti passaggi tra rocce e alberi che non si devono tagliare. Gente dappertutto: gente-ostacolo nei punti obbligati, gente-valanga nei veloci rettilinei. Sci rapidissimi nervosi come balestre; « carré-cachés » che magari non tengono sul ghiaccio, ma che nella pelle si fanno sentire.

Inguantati in tute antiattrito ci si lascia trasportare dall'ebbrezza: giù, sempre più forte, e poi «mannaggia»! Una spigolata sbagliata e via che il mento va a solcare la pista. E non ci si ferma, anzi, più veloce di prima e senza possibilità di « cristiania a monte ». Pare impossibile ma c'è sempre qualcosa che va a sbatterti in testa! Capriole, giravolte, contorsionismi da acrobata, neve dappertutto, paura. Prima o poi è vero che ci si ferma, ma bisogna anche vedere come. Se l'arresto avviene spontaneamente, per mancanza di spinta, te la cavi con poco, ordinaria amministrazione (le gambe sono un altro discorso); e se l'arresto è per impatto? Si può impattare

RIZZOLI - 20070 GUARDAMIGLIO (Milano)

CASCO SI, CASCO NO... ...E SE CASCO?



Nello sci uno degli incidenti più rari (ma non impossibile come, appunto, sta a dimostrare questa eccezionale fotografia) è il ribaltamento. C'è chi soltanto dopo aver subito un incidente simile è riuscito a comprendere quanto l'uso del casco, più che snobismo, sia un'utile precauzione.

con violenza o moderatamente: moderatamente è meglio, ci si fa poco male, ma non è detto. Si può impattare contro il duro o contro il tenero: il tenero è preferibile perché assorbe e sei fortunato. Il duro invece non assorbe, e il « duro » dei campi innevati è spesso proprio duro. Anche la parte del corpo con cui si impatta può essere dura o tenera. Se si picchia di tenero, a non essere proprio « rognati », qualche lividone e un poco di apposito linimento. I guai seri si hanno quando si va a picchiare violentemente (e per farlo non occorre nemmeno andare particolarmente veloci) contro il duro e di duro. E' dato dell'esperienza che dall'incontro di due duri, uno cede; quasi sempre tocca, in questi casi, al « duro umano ». Del corpo la parte più dura è la testa: lo è molto, in più è poco protetta, quasi per nulla elastica e, sulla neve — credo per il freddo —, ancora più fragile del solito.

I guai da botte in testa sono noti a tutti. Anche una semplice emicrania, per non parlare dei casi limite, è una spiacevole evenienza: minimo vi va di traverso la giornata.

Sciando, è facile picchiare la testa? Certamente non è detto che debba per forza succedere, però è incidente che può facilmente verificarsi. Vediamo. Partendo dal sacrosanto presupposto che chi scia, prima o poi necessariamente cade, che cosa gli può capitare? In quali condizioni si scia oggigiorno? Affollamento un po' dovunque che moltiplica le possibilità di incidenti (leggi investimenti, tagli di strada, « cannibali »). Equipaggiamenti da far invidia al più esigente dei campioni (leggi aumento della velocità, spesso incontrollata). Neve sempre più battuta (leggi aumento delle superfici dure). E le piste? Si sa che oggi il più piccolo centro montano ha la sua pista: bellissime talvolta, ma molto spesso troppo artificiali per non essere pericolose; e lo sciatore medio raramente si cura di informarsi sulla località scelta. Le piste, soprattutto le più lunghe, spesso ingannano: belle all'inizio, possono più avanti diventare delle vere trappole, e una volta dentro, bene o male, capaci o no, indietro non si può tornare. E rami sporgenti poi, ganci troppo bassi delle sciovie, sci vaganti senza guida.

C'è un modo per difendersi da questi pericoli? Guardiamo un poco i campioni dello sci, quelli che ammiriamo e cerchiamo di imitare, quelli che in fin dei conti sono sottoposti agli stessi pericoli dello sciatore turista; che cosa hanno in testa? Hanno un casco. Il casco è quel copricapo semisferico, resistente e normalmente rigido, usato in tutte quelle attività in cui la testa può essere soggetta a scontri più o meno violenti con superfici solide. La funzione del casco è quella di proteggere la testa, e a questo scopo viene prevalentemente usato; esso assorbe i colpi altrimenti destinati alle ossa del cranio. Svolge, per intenderci, la stessa funzione della carne del « fondoschiena » in favore dell'osso sacro. Madre Natura, purtroppo, non ci ha forniti del casco, ma, a dire il vero, non ci ha fornito nemmeno gli sci. Affidiamoci allora ai tecnici, che, su dati di esperienza comparata con analoghe attività, introdussero il casco prima tra i bobbisti e fra i discesisti di libera poi. In queste discipline l'uso del casco è oltretutto obbligatorio per regolamento. Nello slalom speciale, tutto tecnica e ritmo, poca velocità e cadute raramente rovinose, il casco non è usato e non pare sia nemmeno necessario. Nelle gare di « gigante » invece non si capisce bene perché non sia stato ancora reso obbligatorio, comunque si vedono spesso atleti non vergognosi di dimostrare prudenza, e hanno ragione.

Noi, i turisti, amiamo poco il casco e non è nemmeno una delle solite « italianate », perché all'estero le cose non vanno molto diversamente. Perché? Siamo equipaggiati come tanti Killy, ma, in testa, al massimo un berrettino contro il freddo. Basta? Casco sì o casco no?

Pochi oggigiorno lo usano e tra questi pochi, i più lo portano non tanto per prudenza, quanto per ostentare, nella completezza dell'abbigliamento, non so quali capacità. Eppure il casco è necessario e lo provano non solo dolorosi incidenti, spesso letali in un'epoca in cui di casco ancora non si parlava nello sci, incidenti che un casco avrebbe potuto mitigare... e avremmo ancora con noi tanti amati campioni, ma anche i quotidiani piccoli o grandi guai alla gente come noi, sui nostri campi. Il casco, intendiamoci, non rende invulnerabili, non autorizza imprese spericolate, però, accompagnato alla prudenza che dovrebbe distinguere ogni sciatore, aiuta, protegge, limita quei danni che possono sempre capitare in questo sport che in fin dei conti deve essere un divertimento.

Molti, credo, si vergognerebbero di portare un casco; ragionando: « il casco lo usano i campioni, io non sono un campione, quindi se lo uso mi prendono in giro », si finirebbe per andare a sciare mezzi nudi, che so?, senza i tradizionali mutandoni o senza guanti, perché anche questi sono usati dai campioni. Difendere la propria vita — sì la vita — non è prerogativa credo dei soli atleti dello sci. Si pensa poi che il casco sia scomodo, ma quanti l'hanno provato? Non dico che un poco di fastidio non lo possa dare, ma non più di un berrettino, magari da tener fermo con una mano perché non voli via; anzi, il casco protegge meglio dal freddo e dal vento, evita arruffamenti di capelli e non è male esteticamente. Il costo non è nemmeno elevato: un piccolo utile sacrificio e siete a posto per tutta la vita. I tipi? Molti e tutti buoni; basta orientarsi per i più moderni, rigidi, comodi da indossare e da portare, leggeri ma robusti, resistenti alle intemperie. Casco dunque nell'equipaggiamento di ogni sciatore, anche del più scadente, non guasta.

Casco sì, casco no? E se casco... ecco, se casco una spolveratina (snevatina?) e poi via, contento!

MASSIMO MARCONI

ECCO LE ULTIME NOVITA' SIDISPORT PER LINEA E PRATICITA'

CERVINIA

SESTRIERE

SUPER SIDI

DINAMIC SS

CHIUSURA PROGRESSIVA DELLE LEVE POSTERIORI E ANTERIORI E BLOCCAGGIO PERFETTO

SIDI SPORT

Calzaturificio SIDISPORT Maser - TV (Italy)

OLIMPICO

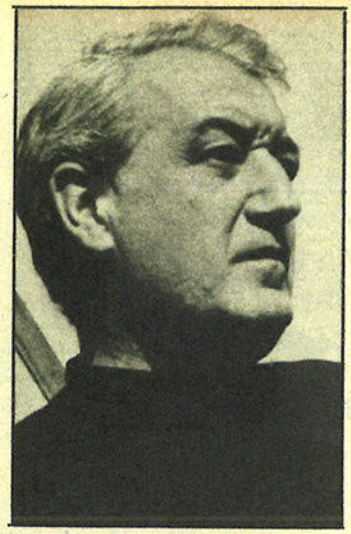
DINAMIC SS

FACILITA' DI CALZATA DALL'APERTURA POSTERIORE

NO ALLA RIVOLUZIONE D'ABRUZZO

La programmata ristrutturazione federale delle zone appenniniche ha subito una battuta di arresto. Si lavora tuttavia per riunire gli interessi dei Comitati dell'Italia Centrale, allo scopo di seguire più concretamente lo sviluppo dello sci in un'unica, forte, politica sportiva. Si stanno organizzando i primi campionati dell'Appennino.

di GIUSEPPE SABELLI FIORETTI



Il vicepresidente della Federazione Italiana Sport Invernali, Sergio Lamberto Cimini, sta lavorando intensamente attorno ad un progetto di unificazione centro-appenninica. « I primi ostacoli sono stati superati — ha detto Cimini — e presto sarà raggiunto un accordo completo, nell'interesse di tutti ».

Poco c'è mancato che dovessi pensar male della mia gente dell'Appennino. Una volta tanto, la F.I.S.I. aveva avuto un'idea buona: riorganizzare le zone appenniniche, la cui distribuzione giurisdizionale è attualmente ridicola. Intendiamoci, la nuova sistemazione non è l'ideale; ma è tuttavia un passo verso una migliore comprensione dei problemi turistici ed agonistici della spina dorsale d'Italia.

La mia opinione è che tutto l'Appennino debba essere riunito in un solo Comitato, così da avere un potenziale umano, agonistico, organizzativo per lo meno pari a quello di uno qualunque degli altri Comitati alpini; e come Appennino intendo tutto l'Appennino, dal Ligure all'Etna, quindi Toscano ed Emiliano incluso. Però, a differenza degli alpini, si può suddividere questo Comitato in vari sub-comitati, che possono essere quelli di cui all'attuale studio-realizzazione del dottor Cimini. La differenza consiste in questo: tutto l'appennino graviterà su Roma e ne trarrà un impulso enormemente maggiore, perchè Roma ha tutto l'interesse per un potenziamento della fascia orografica peninsulare, mentre Milano pensa alle Alpi dove sono concentrati tutti i suoi interessi economici, organizzativi ed agonistici: e dell'Appennino se ne infischia.

Le variazioni principali del progetto elaborato dal dottor Cimini ed approvato dalla Presidenza Federale sono queste:

— E' stata creata una Zona Appennino Umbro-Marchigiano, composta dalle sei province delle Marche e dell'Umbria. Vale a dire che tale zona ha ottenuto l'unione e l'indipendenza.

— Fusione dell'Appennino Occidentale e di quello Orientale in una sola zona Appennino Centrale, la quale peraltro avrebbe dovuto cedere il comprensorio del bacino del Sangro a valle di Barrea al Comitato Appennino Meridionale, mentre la provincia di Terni, come già detto, è trasferita al Comitato Umbro Marchigiano.

— L'Appennino Meridionale avrebbe dovuto acquistare il comprensorio del Sangro e cedere l'Aspromonte o l'intera provincia di Reggio al Comitato Siculo.

Tutta l'Italia peninsulare ha manifestato il proprio gradimento per questa ristrutturazione federale; con un solo dissenziente, costituito dall'elemento dirigenziale aquilano del Comitato Appennino Orientale. Mi sembra superfluo ed inutile sottoporre all'attenzione dei lettori tutte le vicissitudini insorte a seguito di tale dissenso: proteste, comizi, minacce di secessione. Al punto, che la F.I.S.I. è stata costretta a sospendere l'attuazione del riordinamento zonale, in attesa di chiarificazioni.

Peraltro, la rivoluzione d'Abruzzo non si farà. Le altre province interessate (Teramo, Chieti, Pescara) hanno immediatamente compreso quanti e quali vantaggi comporta l'attuata fusione con Roma ed hanno fatto saggia pressione sui dirigenti aquilani per una revisione del loro atteggiamento. Così finalmente ci si è resi conto che l'opposizione aquilana non era tanto un'opposizione di principio alla fusione, quanto all'ingiusta perdita del comprensorio del Sangro, dopo quella postbellica di Roccaraso, che pure fa parte della provincia dell'Aquila, mentre si trova nella giurisdizione dell'Appennino Meridionale.

Di conseguenza, si è venuti a un saggio accomodamento. La fusione si farà (anzi, sotto un profilo psicologico, è già cosa fatta); ma Pescocostanzo e il comprensorio del Sangro resteranno all'Apennino Centrale (nella speranza, aquilana, che future resipiscenze facciano rientrare nell'ovile aquilano anche la pecora smarrita roccolana).

Giorni or sono è stato tenuto un comune simposio, al quale il rappresentante di « Nevesport Illustrato » è stato molto cortesemente invitato ed al termine del quale si è provveduto a stilare il verbale che qui di seguito, intatto ed integrale, riproduciamo:

« Il giorno 17 ottobre 1968, in Roma, via del Casaletto 671, si sono incontrati i presidenti del Comitato Appennino Orientale (COR) e del Comitato Occidentale (CAO) della F.I.S.I., Ermenegildo De Felice e Alfredo Langellotti, accompagnati dai vicepresidenti Diamanti e Magrini, nonchè da Antonietti, consigliere del COR, i quali hanno esaminato la situazione di funzionalità dei due comitati; hanno riconosciuto la giustezza ed opportunità della decisione a suo tempo presa dal Consiglio Federale della F.I.S.I. di riunire le due zone in una sola, denominata ACE (Comitato Appennino Centrale); hanno espresso il loro rincrescimento nei riguardi di quanto avvenne nell'assemblea di Rieti del 1° settembre 1968 ed hanno convenuto sulla necessità di una stretta collaborazione fra i due comitati, che anticipi sul piano pratico la fusione vera e propria da realizzarsi nel più breve tempo possibile.

In base a quanto sopra, è stato convenuto — previa ratifica da parte dei rispettivi Comitati — quanto segue:

1°) Alle riunioni dei singoli Comitati parteciperanno di diritto almeno due osservatori — possibilmente membri — dell'altro Comitato.

2°) Si compilerà un solo calendario per le due zone, affinchè le gare zonali di qualificazione, nonchè le gare giovani, siano aperte alla partecipazione degli atleti di entrambe le zone.

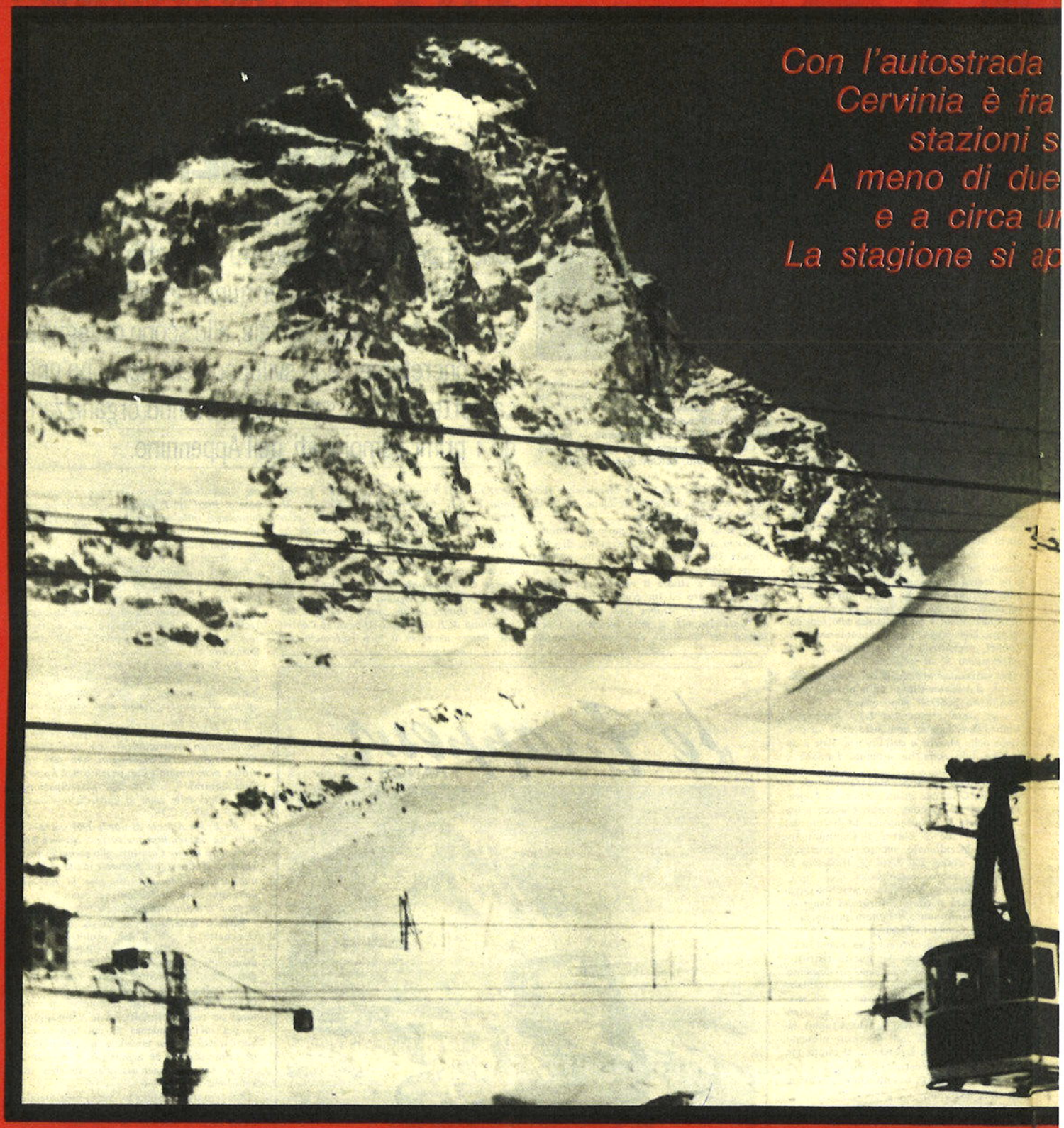
3°) I campionati zonali, invece, verranno disputati separatamente per ogni Comitato, mentre verrà organizzata una gara apposita, denominata « Campionato dell'Appennino Centrale », aperta alla partecipazione degli atleti delle zone di giurisdizione degli attuali CAO e COR.

4°) Entro il mese di aprile 1969 verrà indetto un referendum fra tutte le società appartenenti ai due Comitati, allo scopo di presentare al Consiglio Federale della F.I.S.I. una proposta documentata per la fusione delle due zone, nei confini nei quali le stesse sono attualmente comprese.

Tutto è bene quel che finisce bene. Chi ci rimette — sotto il solo profilo dell'indipendenza — è l'Appennino Umbro-Marchigiano; ma io sono convinto che i dirigenti dello sci di queste due regioni comprenderanno come l'importanza della fusione Est-Ovest comporti un tale complesso di vantaggi da rendere infinitesimale il disappunto per un'indipendenza da cui non avrebbero tratto nessun beneficio, nè economico, nè organizzativo, nè agonistico. E probabilmente saranno anch'essi lieti di una tal soluzione.

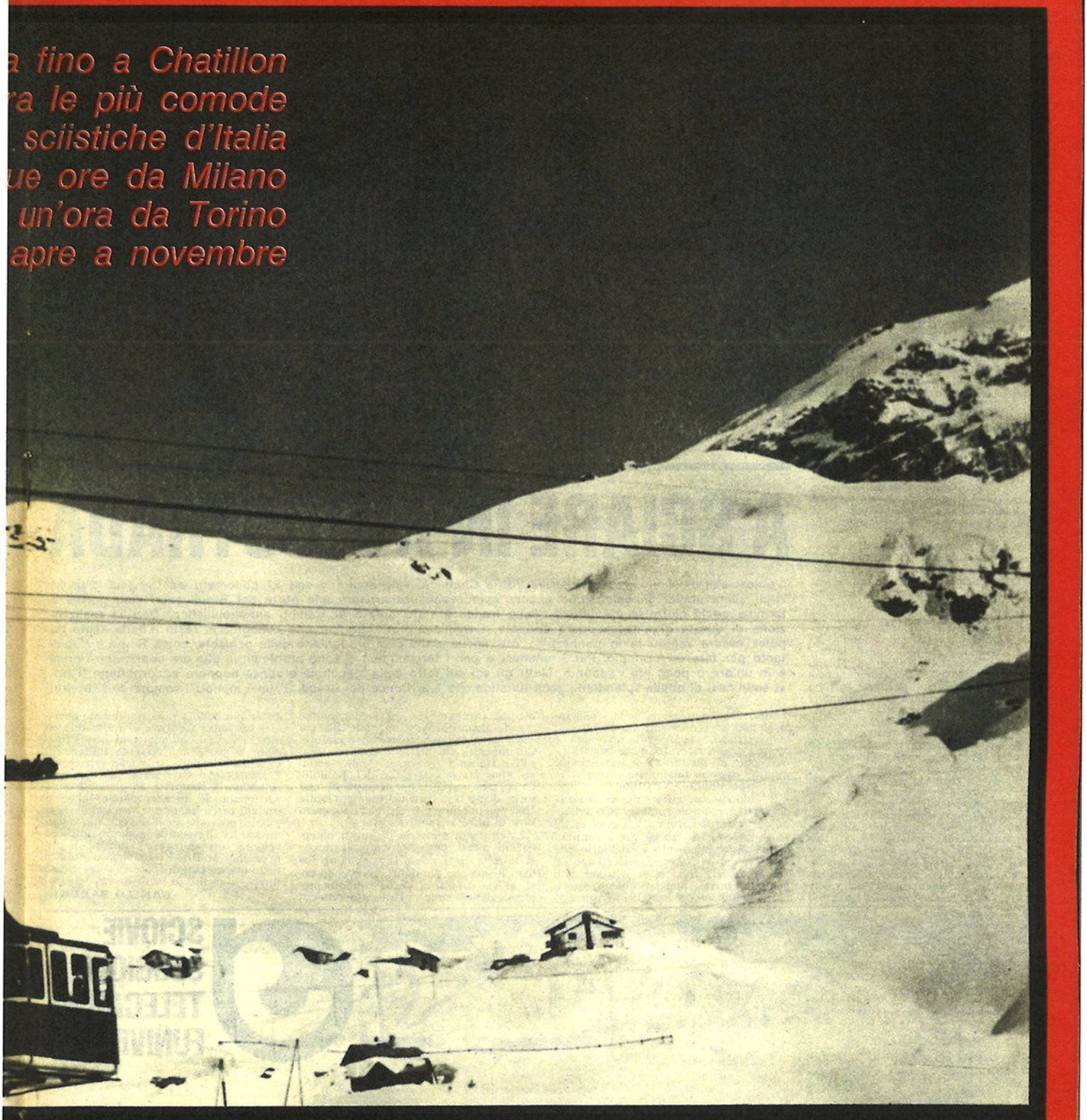
Ancor più lieto sono io, per il costituendo « Campionato dell'Appennino Centrale », nel quale vedo il preludio di quei tali « Giochi dell'Appennino », che da anni vado predicando nel deserto. « Giochi dell'Appennino » che non saranno una panacea per tutti i mali appenninici, ma sicuramente per buona parte di essi, in quanto costituiranno una manifestazione di sicuro richiamo, la quale costringerà il mondo alpino a dedicarle un minimo di attenzione. Stampa, radio e televisione faranno il resto.

Ho ancora un piccolo rilievo da fare. Approvando l'unione dell'Aspromonte con il Comitato Siculo, non sarebbe meglio se la fusione si estendesse all'intera Calabria? Napoli ha avuto sempre grandi difficoltà per lo spostamento di giudici di gara nel Sud, mentre i suoi interessi economici gravitano verso il Molise e verso Roccaraso. Cosa ne pensano gli amici della Sila?



Con l'autostrada
Cervinia è fra
stazioni s
A meno di due
e a circa u
La stagione si ap

IL BREUIL A UN TIRO



DI FUCILE

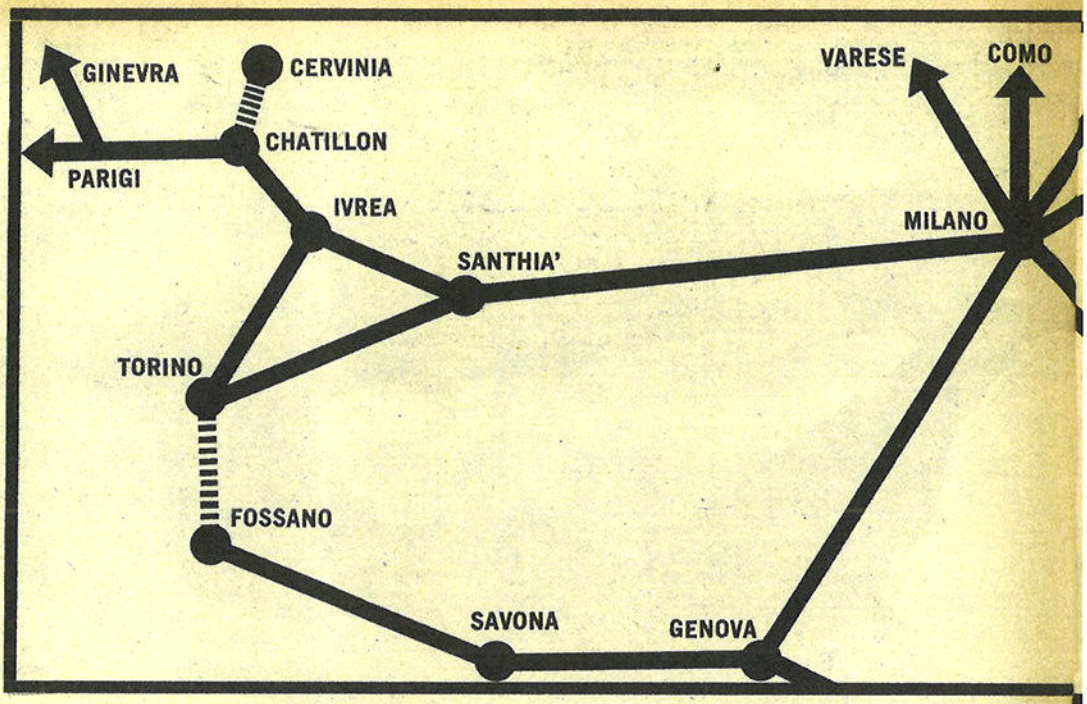
di DANILO SARUGIA

Se è vero che tutte le strade portano a Roma, è altrettanto vero che tutte le autostrade portano al Breuil. Una giornata in montagna? Inebrianti discese sui campi di neve di Cervinia? Semplice, basta dirlo! Una volata in macchina e in poco, anzi pochissimo tempo siete a quota duemila, ai piedi del maestoso Cervino e nel regno dello sci.

Appena qualche anno fa una trasferta del genere doveva essere programmata con giorni e giorni d'anticipo. Cartina stradale, orario dei treni, panini imbottiti e birra. Facciamo prima con la macchina o col treno? Quasi quasi è meglio il pullman. Tutti discorsi da età della pietra!

E' il primo novembre e c'è una gran fame di sci, di neve, di montagna. Dove si va? Domanda superflua, risposta scontata: a Cervinia, da sempre il centro italiano di sport

IL BREUIL A UN TIRO DI FUCILE



A SCIARE IN AUTOSTRADA

L'autostrada della Valle d'Aosta arriva fino a Chatillon, vale a dire a soli 27 chilometri da Cervinia. I lavori sugli ultimi undici chilometri che ancora mancavano per arrivare alle porte del Breuil sono stati portati a termine pochi giorni fa e subito il nuovo tronco è stato aperto al traffico automobilistico. Con la realizzazione di questa gigantesca opera stradale, Cervinia è ormai direttamente collegata al resto d'Italia, tanto da poter essere raggiunta in pochissime ore anche dalle città più lontane della penisola, come Roma e Napoli tanto per fare un esempio. Per i milanesi e per i torinesi non ci sono problemi: in due ore ci arrivano i primi e in un'ora o poco più i secondi. Metti gli sci sul tetto della macchina e senza neppure accorgertene ti trovi sulle nevi di quella splendente zona turistica che è la Conca del Breuil. E' un " mondo " sempre da scoprire!

SEGUITO

invernali che apre la stagione.

Pochi giorni fa è stato inaugurato un nuovo tronco dell'autostrada della Valle d'Aosta: il « Verres, Saint Vincent, Chatillon ». Si tratta di un'opera imponente e perfetta. Vi ha effettuato un sopralluogo ufficiale il ministro dei Lavori Pubblici Lorenzo Natali, che, nell'occasione, ha anche percorso la cosiddetta « bretella » che congiunge l'autostrada « Milano-Torino » con l'altro tronco che, attraverso Ivrea, unisce Torino alla Valle d'Aosta.

Con l'apertura del tratto « Verres-Chatillon », si evitano la famosa ed altrettanto scomoda salita della Mongiovetta, nonchè il difficoltoso attraversamento di Saint Vincent: sono undici chilometri di strada con una pendenza massima del 3,50 per cento. Undici sono anche i ponti e i viadotti e due le gallerie.

La larghezza della sede stradale, divisa da uno spartitraffico, è di ventidue metri e sessanta centimetri. L'opera è costata tredici miliardi di lire. Un prezzo da capogiro che comprende però anche una soluzione al limite della fantascienza: per complessivi milleseicento metri, l'autostrada sovrasta un sistema di condotte d'aria calda che evita nel modo più assoluto la formazione del ghiaccio.

Si tratta di un'innovazione di eccezionale importanza per gli automobilisti, specialmente per coloro che hanno l'acceleratore facile. Il casello d'uscita è unico, sia per Saint Vincent che per Chatillon, distanti tra loro circa tre chilometri.

Ed ora veniamo al nocciolo della questione. Qual è il risparmio di tempo, dopo il completamento di questi lavori? Dei 190 chilometri che separano Milano da Cervinia, 161 sono ora completamente percorribili in autostrada e l'ultimo tratto, anche se è lungo soltanto undici chilometri, permette di poter quasi dimezzare il tempo precedentemente impiegato per raggiungere lo stesso scopo. Prima che esistessero il raccordo di Santhià (la famosa « bretella » inaugurata in luglio) e l'autostrada fino a Chatillon, i milanesi arrivavano a Cervinia dopo una scarrozzata in macchina di tre ore, tre ore e mezzo; adesso, mediamente, si superano di poco le due ore e il calcolo è stato effettuato per macchine di media cilindrata. Secondo i dati elaborati dalla Società che gestisce l'autostrada, il tratto « Quincinetto-Chatillon », affrontato per la normale strada statale, è percorribile — marciando alle velocità consentite dalla legge — in circa quaranta minuti; con l'autostrada della « Vallée » lo si può invece coprire in diciotto. Il nuovo tronco rappresenta una vera e propria grazia ricevuta anche per i torinesi che in quaranta, quarantacinque minuti, possono finalmente arrivare, in tutta tranquillità, a Chatillon.

E' indubbio che questa nuova situazione porterà notevoli vantaggi allo sviluppo turistico di Cervinia. L'ascesa in tal senso è scontata, anche per i continui lavori di ampliamento e miglioria che si effettuano alle attrezzature esistenti e per la tenacia con cui si affrontano di continuo tutti i nuovi problemi. Cervinia è sempre un enorme cantiere in fermento! Ultimamente tre modernissime sciovie giganti si sono aggiunte alle già efficienti e collaudatissime attrezzature. Gli impianti, chiamati « Plan Torrette », « Plan Maison » e « Fornet », collegheranno Plan Maison al Colle del Teodulo. La portata oraria di questi impianti, che sono disposti a catena, oscillerà sulle 2100 persone/ora e il dislivello superato sarà di oltre seicento metri.

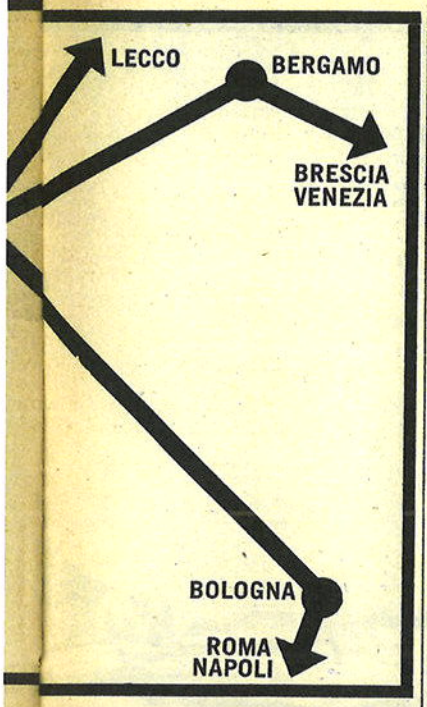
L'entrata in esercizio di questi potentissimi mezzi, permetterà di raggiungere la zona del Teodulo (prossima al Plateau Rosà) con gli skilift, risolvendo così, in via definitiva, anche l'annoso problema delle « code ». Tutto ciò renderà ancor più bello e più affascinante anche lo « sci senza frontiere », praticabile su oltre trecento chilometri di piste, tracciate in parte sul versante italiano di Cervinia e in parte su quello svizzero di Zermatt. Oggi Cervinia è, più che mai, sinonimo di comodità, funzionalità e divertimento. E', in altre parole, un eden per chi cerca panorami impagabili, nevi eterne, piste da sci ineguagliabili, mezzi meccanici di risalita modernissimi e a volontà, attrezzature alberghiere di prim'ordine. Al Breuil non manca nulla e tutto questo ben di Dio è — come si usa dire — a un tiro di fucile da casa vostra!

DANILO SARUGIA

SCIOVIE
SEGGIOVIE
TELECABINE
FUNIVIE

GRAFFER

38014 · GARDOLO · TRENTO
TELEF. (0461) 33000 - 80.050



Novembre 1968: si apre la nuova stagione invernale di Cervinia. Tutto lassù è lucido, rinnovato o addirittura nuovo di zecca. Si è pronti a ricevere un « turismo » ancor più numeroso che in passato con l'offerta della miglior garanzia per quanto riguarda trattamento e ospitalità.

Gli impianti meccanici di risalita — la notizia interessa gli sciatori — sono stati ulteriormente potenziati ed aumentati di numero, al punto da poter garantire un trasporto complessivo notevole, capace di poter sostenere l'urto di qualsiasi affollamento per grande che sia. Questi sono gli impianti a fune attualmente in esercizio: ● Funivia Cervinia-Plan Maison (due linee) ● Funivia Plan Maison-Cime Blanche (due linee) ● Funivia Cime Blanche-Plateau Rosà (una linea; la seconda linea tracciata su questo percorso è in via di ricostruzione) ● Funivia Plan Maison-Furggen ● Skilift Bardoney ● Skilift Cristallo ● Skilift Chapellette ● Skilift Lago Blu ● Skilift Plan Torrette ● Skilift Plan Maison ● Skilift Fornet ● Skilift Montadini ● Skilift Testa Grigia ● Skilift Cretaz 1° e 2°. La portata complessiva degli impianti è imponente. Ogni ora esiste la possibilità di accontentare 9000 sciatori: un record che trova pochi diretti confronti nel mondo! Quanti chilometri di piste sono « aperti » alle discese? Un calcolo che trova conferma nella realtà — tenendo conto anche delle piste che scendono da Plateau Rosà verso Zermatt — paria di 300 chilometri mantenuti sempre nelle migliori condizioni di battitura.

Nella foto: una delle cabine funiviarie in esercizio sulla fitta rete del Breuil.

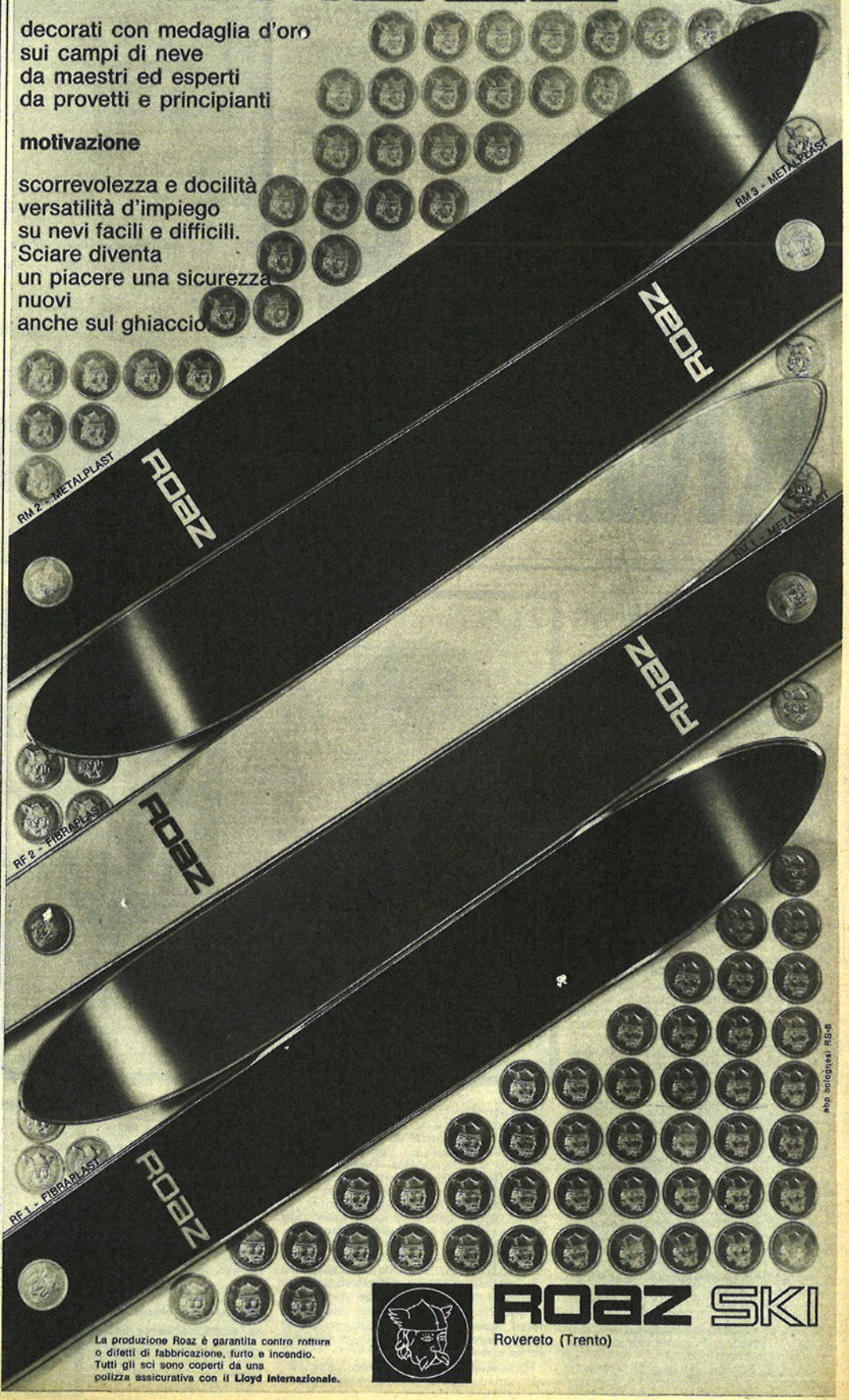
NUOVI SCI ROAZ

Ecco il vichingo d'oro che distingue i vostri sci Roaz.

decorati con medaglia d'oro
sui campi di neve
da maestri ed esperti
da provetti e principianti

motivazione

scorrevolezza e docilità
versatilità d'impiego
su nevi facili e difficili.
Sciare diventa
un piacere una sicurezza
nuovi
anche sul ghiaccio



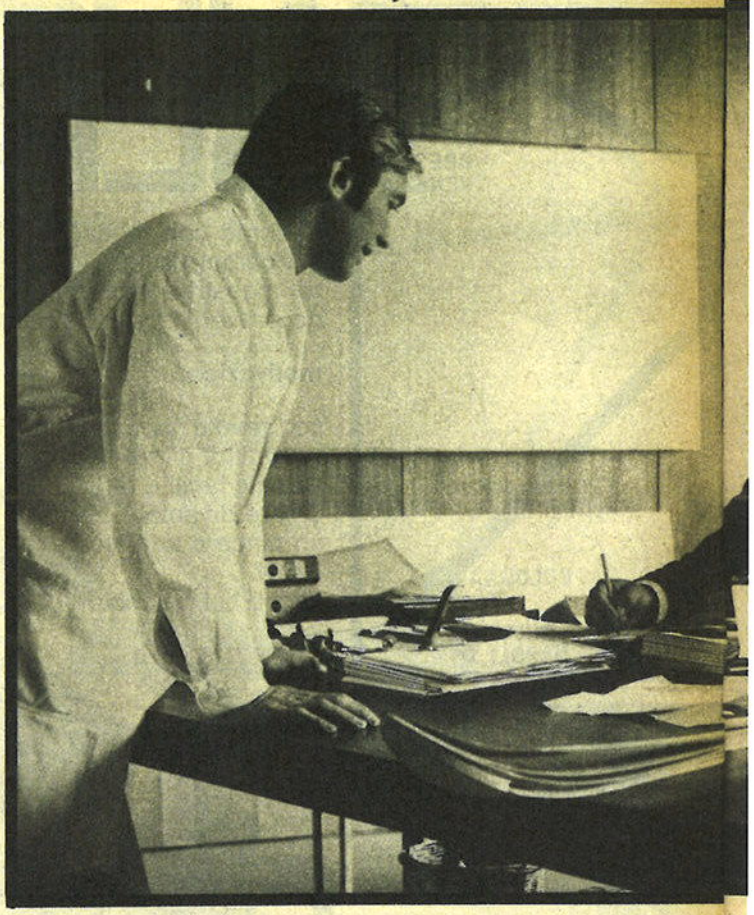
La produzione Roaz è garantita contro rottura o difetti di fabbricazione, furto e incendio. Tutti gli sci sono coperti da una polizza assicurativa con il **Lloyd Internazionale.**

ROAZ SKI
Rovereto (Trento)

abp bolognesi RS-8

Una visita a Franz Kneissl nel feudo di Kufstein. Solo sci in plastica nel futuro del costruttore austriaco. Tecniche avanzatissime e ricerche molto minuziose alla base del suo successo.

SUPER KNEISSL



di ANTONIO IANNONE

A due passi dalla stazione di Kufstein appare un'immagine bianca e « vetrosa », un imponente complesso industriale, contrassegnato da un « qualcosa » a cinque punte che vorrebbe essere una stella. E' la nuova fabbrica di Franz Kneissl. Sorge laddove nacque nel 1861 — non tutte le tradizioni scompaiono — la segheria di suo nonno. Dalla segheria agli sci trascorrono una generazione e quasi sessant'anni: sono infatti del 1919 i primi sci Kneissl, e li firma Franz senior. L'attuale Franz si insedia al posto del padre subito dopo la guerra, nel 1946, fresco reduce dalla prigionia.

L'« attuale Franz » è la nostra meta. Siamo andati a intervistarlo accompagnati dal simpatico Karl Schranz. Karl è una guida eccezionale, perché ama — riamato — Franz Kneissl. Questo reciproco amore è una cosa molto bella e completa, tanto è vero che, per compiacersi l'un l'altro, Schranz è diventato il miglior tecnico della Kneissl, e Kneissl il più appassionato tifoso di Schranz.

Franz Kneissl ci riceve nel suo studio, che è qualcosa di molto elegante, di molto « city »: splendide vetrate, sole dappertutto, un'immensa ingombratissima scrivania e — a qualche chilometro — un angolo di comode poltrone. Di qui, dove ci hanno fatto accomodare, spicca ogni tanto il volo, con insospettata agilità, l'impulsivo Kneissl.

« E' un uomo molto attivo — ci spiega Schranz, con una luce negli occhi come stesse parlando di un qualche dio — Quando gli viene in mente qualcosa, nessuno lo può fermare ».

« Ja — conferma l'interessato — fu così anche per lo sci in plastica. Eravamo nel 1958 e non mi trovavo d'accordo con Head (il propugnatore dello sci in metallo) sul materiale più resistente per lo sci. Fu allora che pensai alla fibra di vetro. Però non bisogna credere che faccia tutto io, anche se qualcuno dice che sono un "führer". Da quell'idea al primo sci in plastica sono passati due anni. E sono stati due anni di studi attentissimi, compiuti da una squadra di tecnici molto abili e nei quali ho sempre riposto la massima fiducia ». Schranz sorride felice all'indiretto complimento.

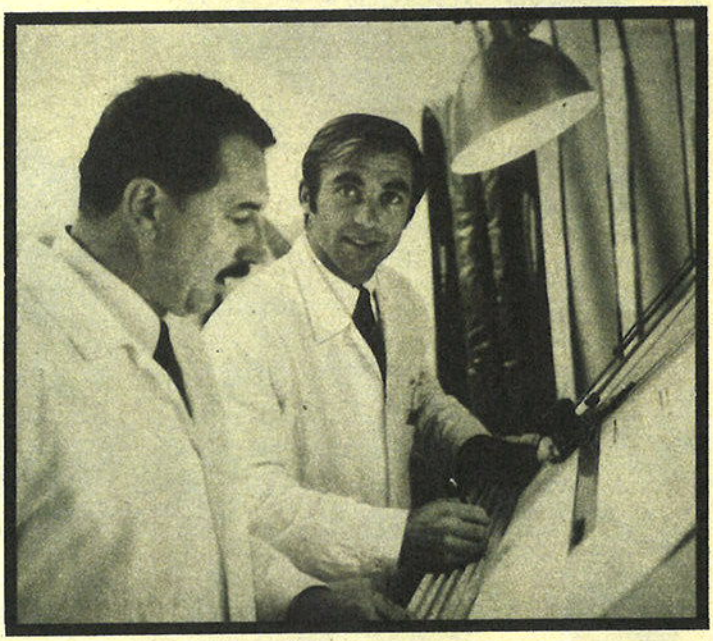
Secondo Kneissl, dunque, il materiale plastico è più resistente del metallo. « Certo, però a patto di avere — continua Kneissl — cognizioni teoriche e pratiche ben precise. Il passaggio dallo sci tradizionale a quello metallico è stato, sotto molti aspetti, più facile del passaggio allo sci in plastica. Quando abbiamo deciso di usare questo materiale, ci siamo imbattuti in problemi del tutto nuovi. Fu perciò necessario, prima di tutto, capire bene che cosa fosse uno sci, individuarne le caratteristiche essenziali. Una volta visto cosa dovevamo fare, si trattava di realizzarlo col nuovo materiale. E' stata tutta una serie di prove ed esperimenti molto minuziosi, qualche delusione anche. Però, dopo dieci anni di progressioni tecniche ed empiriche, posso, senza presunzione, affermare che è oggi impossibile costruire sci migliori dei nostri ».

E' dunque completa la gamma Kneissl? « No certo. Non si può mai dire quando sia arrivata la fine. In un campo come il nostro il progresso non si arresta mai. La plastica poi è un materiale in continua evoluzione e può benissimo darsi che domani ci permetta di realizzare ciò che ora possiamo soltanto sognare. E ci sono anche i gusti degli sciatori da tener presenti ».

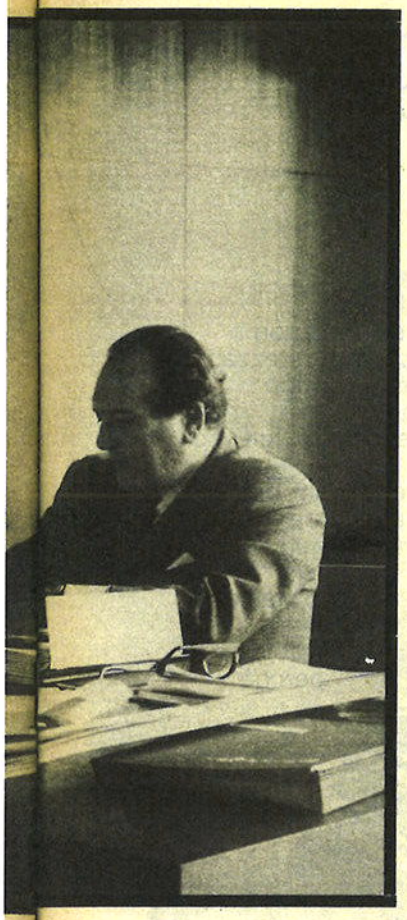
« E' vero: noi sciatori siamo molto esigenti. Cambiamo facilmente idea, pretendiamo sempre qualcosa di nuovo. Forse perché ci si abitua in fretta anche alle più avveniristiche soluzioni ». Questa è l'affermazione di Schranz, col quale, nel frattempo, Kneissl ci ha lasciati soli per andare a picchiare due pugni sulla scrivania, dopo che una spaventatissima signorina gli ha comunicato, molto discretamente, non so cosa.

Sul problema delle « etichettature » Kneissl è molto esplicito: se si vuol fare un modello nuovo, questo deve essere veramente nuovo. Dice che cambiare il nome per indurre il pubblico a comprare di più serve solo a creare diffidenza e screditare l'ambiente. Lui lo ha fatto per i suoi « Magic », che una volta si chiamavano « Wing », ma ci tiene a precisare che vi è stato costretto: « "Magic" e "Wing" sono lo stesso sci: c'è stata una causa e l'abbiamo persa. Abbiamo dovuto per forza trovare un altro nome, Magic appunto. Non è colpa nostra ».

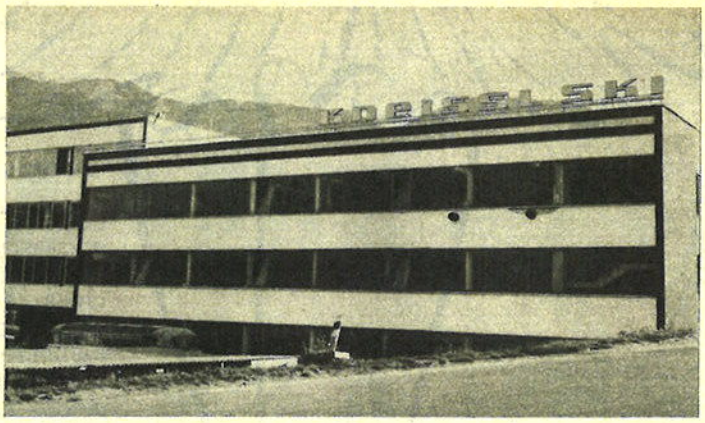
Ci parla poi della possibilità di uno sci ottenuto in un colpo solo, pressando o « spruzzando » la plastica. « Tra quindici o vent'anni » dice, ma dallo sguardo di complicità che scambia con Schranz,

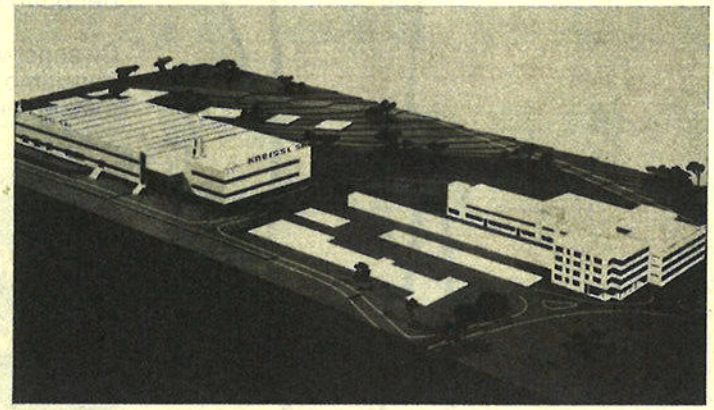


Karl Schranz è diventato uno dei più preziosi collaboratori tecnici di Franz Kneissl. Le sue fantastiche esperienze su tutte le piste del mondo, vengono minuziosamente trasmesse all'ufficio tecnico diretto dal fratello di Kneissl, dove, con la collaborazione dello stesso Schranz, sono scrupolosamente esaminate per essere successivamente sviluppate sul piano pratico.



Un superman? Questi è Kneissl, un pezzo d'uomo dotato di una carica di dinamismo inesauribile. Riesce a parlare di sci, a pensare agli affari e a firmare — con attenzione — la corrispondenza, tutto allo stesso tempo. Così lo ha « pescato » il nostro fotografo. Di fronte a lui c'era il fedele Karl Schranz.





In alto: la facciata principale della modernissima fabbrica di sci Kneissl. Qui sopra il piastico dell'intero complesso industriale quasi completamente ultimato. Manca ancora la parte tratteggiata in fase di avanzata costruzione.

ci sorge il sospetto che stia già studiando qualcosa del genere. Ma non possiamo controllare l'esattezza della nostra supposizione, perché gli stabilimenti sono topsecret: non ci fa entrare neppure i suoi rappresentanti e pare che per noi, facendoci visitare il reparto tecnico; abbia già fatto una notevole eccezione.

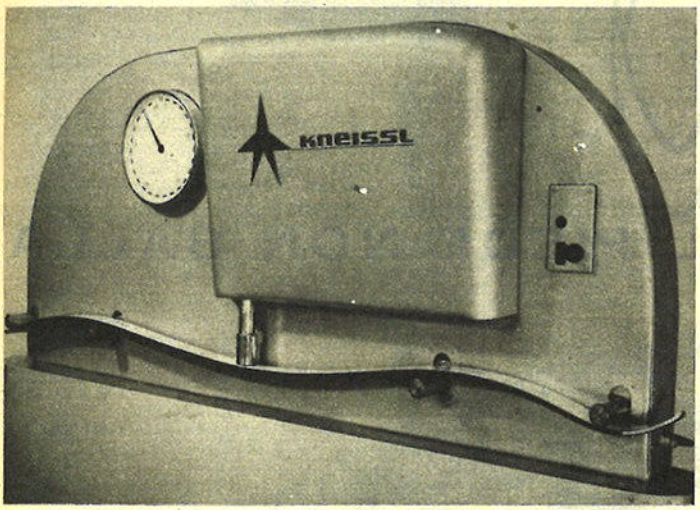
« Penso che dei tre materiali attualmente usati per fabbricare sci — l'argomento evidentemente l'appassiona — quello destinato ad avere vita più breve debba essere proprio il metallo. Il legno dovrebbe resistere ancora, perché non credo che almeno nei prossimi vent'anni — vede proprio lontano il nostro anfitrione! — si possa trovare un materiale ad un prezzo più conveniente. Io sono per la plastica, e dall'anno venturo farò soltanto sci di questo materiale. Oltre a quelli interamente in fibra, continuerò a produrne anche con l'anima di legno.

E passiamo sul terreno dell'agonismo. Partiamo alla lontana e chiediamo se il professionismo potrà estendersi in Europa così come è successo negli USA. Il parere di Kneissl è che sia molto difficile, perché, se il professionismo esiste e progredisce è perché ci sono grandi compagnie televisive che hanno interesse a finanziarlo.

Ma eccoci all'argomento che maggiormente ci interessa. « E' vero, si parla di debolezza della squadra austriaca, e se ne parla soprattutto in Austria — e detto questo, guarda paternamente, come a volerlo proteggere da chissà quali pericoli, il « suo » Karl, che nel contempo lo tranquillizza con brevi cenni del capo — Nein, niente debolezza. Prima di tutto abbiamo vinto quattro delle cinque grandi discese della stagione, e poi non bisogna dar troppo retta agli allarmisti: noi austriaci ce l'abbiamo un po' nel sangue. L'austriaco parla facilmente di crisi, soprattutto dopo che per quindici anni, abbiamo fatto la parte dei leoni. Ora che anche altri paesi hanno progredito, è difficile rassegnarsi a... dividere. Oltretutto, nell'agonismo le tecniche diventano sempre più perfette e, di conseguenza, i valori tendono a livellarsi. E' finita l'epoca del campione capace di infliggere distacchi enormi agli avversari. Si vince o si perde per centesimi di secondo: cosa volete che siano? Un colpo di vento, una sbandata ed ecco che un campione diventa una... schiappa ».

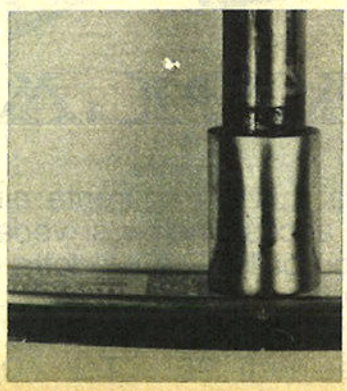
Gli chiediamo come vanno gli affari e ci risponde che vanno bene: programma rispettato, nessuna flessione. E ne siamo felici, perché ci sarebbe dispiaciuto vedere piangere un uomo come Schranz, e anche perché Kneissl, questo « kaiser dello sci », bonario come siamo esserlo gli austriaci, ci è diventato simpatico

ANTONIO IANNONE



LA MACCHINA DEL COLLAUDO

Chi ha letto un depliant pubblicitario di Kneissl, avrà visto certamente questa macchina. A che cosa serve? Lo abbiamo chiesto a Franz Kneissl in persona il quale ci ha spiegato che la funzione principale della macchina consiste nel sottoporre gli sci a severissimi ed insuperabili collaudi di resistenza. « Ogni centimetro di sci — ci ha detto Kneissl — viene caricato con un peso pari a 500 chilogrammi. Se l'attrezzo non fosse più che buono, non potrebbe resistere ad una pressione del genere. I miei gioielli, non solo resistono, ma superano contemporaneamente un'altra prova: quella della elasticità. Le lamine, segmentate, si " aprono " (come vediamo nella foto a fianco) sotto sforzo. Ciò permette una perfetta aderenza dello sci a qualsiasi terreno ».



IO, KARL SCHRANZ

Sono molti gli appassionati dello sci che scrivono alla redazione di Nevesport per chiedere notizie sul sottoscritto: la rivista mi ha « smistato » il problema ed eccomi qui, ben lieto di rispondere personalmente .

Sono nato a St. Anton il 18 novembre 1938. Mio padre, che lavorava alle ferrovie, è morto lasciando quattro figli tutti maschi, di cui uno solo è sposato. Dei miei fratelli, il più giovane non si interessa di sci; Helmut, invece, è stato nella squadra nazionale e ha vinto anche alcune splendide gare. Ha però abbandonato lo sport, per amore della famiglia: bisognava infatti che qualcuno aiutasse la pensione di mamma a mantenere i suoi quattro ragazzi.

Quando entrai nella nazionale austriaca ero il più giovane: avevo solo sedici anni. Due anni prima avevo vinto i campionati Juniores.

Con questa, sono quattordici le mie stagioni in maglia austriaca: nessun atleta, prima di me, è stato sulla breccia internazionale così a lungo.

Troppo? Qualcuno, pensando al mio prossimo trentesimo compleanno, comincia a dire che sto diventando vecchio. Ma per un campione di classe contano di più gli anni o i risultati che riesce a ottenere?

Certo, allenamento più intenso e vita morigeratissima per l'età « avanzata » — e per i successi... vedremo la prossima stagione.

Evidente: niente alcool, niente fumo; e dieta molto attenta (carne ai ferri e verdura soprattutto).

Qualche sacrificio bisogna pur sopportarlo, ma lo faccio volentieri perchè ho una sola grande passione, le gare di sci.

Molti amici mi chiedono poi se — competizioni a parte — io abbia qualche attività lavorativa. Ne parleremo nel prossimo numero.

Per ora un arrivederci a tutti e uno « Ski Heil » dal vostro

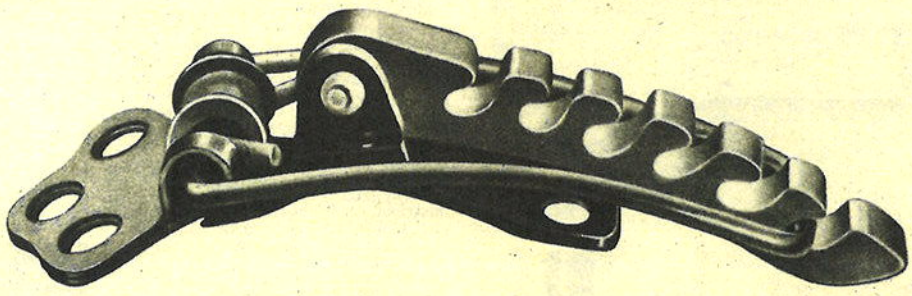
Karl Schranz

KNEISSL
Lo sci con cui si scia più facilmente

dare
eccessiva
elasticità alla
chiusura di uno
scarpone significa non
garantire più la sicurezza
che si ottiene quando
piede-scarpone-sci
debbono essere un tutt'uno.

Ci sono voluti anni ma, oggi,
possiamo affermare che
questa leva è assolutamente
nuova e
completamente
diversa
dalle altre
perchè:

CON QUESTA LEVA IL PIEDE NON BALLA



EXTRAPLAT

ha il fulcro più basso di tutte — è la più bassa e la più aderente allo scarpone — in ogni posizione ha l'elasticità calibrata senza molle accessorie — si vede subito dove si vuole agganciare — il piede non è compresso ma non balla — è prodotta dalla industria europea più qualificata nel settore — è brevettata in tutto il mondo

ACFA - SIMPLEX 20.148 Milano Via Frassinetti 25 - Tel. 40.75.845 telex 31.687

LA LEVA ACFA SUPERA LA DURATA DEGLI SCARPONI

Il titolare di un negozio di articoli sportivi di Milano ci scrive: « Scarponi a leve o scarponi a lacci?. Ai vostri occhi (e a quelli dei giovani) io sembrerò un tradizionalista che non ama il progresso, in altre parole un « matusa ». Eppure continuo a dare maggiore affidamento ai lacci. Vi spiego il perchè. Non disconosco il progresso fatto con gli scarponi da sci da quando esistono le leve. Ne riconosco soprattutto le comodità. Ma non sono convinto della loro completa funzionalità. Gli scarponi a leve fanno sempre un po' male. Quando, finalmente, dopo giornate intere di torture, il piede vi si adatta, alcuni tipi di leve possono saltare. A questo punto il cliente si rivolge quasi sempre al negozio dove ha acquistato lo scarpone. Si finisce con l'adattamento della prima leva che capita sottomano, perchè un negozio non può tenere tutti i modelli di tutte le fabbriche di leve. Così lo scarpone perde la sua caratteristica originale e viene automaticamente svalorizzato ed il cliente rimane insoddisfatto. Mi rivolgo a voi perchè so che siete tra i più importanti fabbricanti del settore e mi auguro mi diate una risposta obiettiva. Ho ragione o no? ».

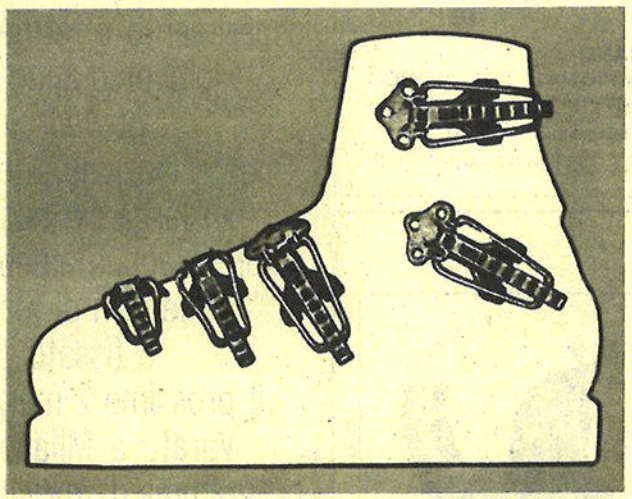
Abbiamo già comunicato all'interessato le nostre opinioni su « Scarponi a leve o scarponi a lacci? ». Tuttavia, trattandosi di un argomento di assoluto interesse comune per tutti gli sciatori, abbiamo colto l'occasione per rispondere pubblicamente anche a coloro che pensano le stesse cose e non ci hanno scritto.

E' vero: per un negozio di articoli sportivi, è una seccatura dover tenere in deposito delle leve per scarponi da sci, in previsione di qualche possibile ricambio. Ma, cari amici, ci sono... leve e leve! I nostri prodotti non si trovano presso i negozi di articoli sportivi.

Perchè non serve!

I tecnici dell'ACFA, dopo anni e anni di studi, sono riusciti a *costruire una leva che supera la vita stessa degli scarponi: l'EXTRAPLAT!*

Nessun dettagliante che abbia venduto scarponi con leva EXTRAPLAT vedrà tornare indietro i suoi clienti per inconvenienti alle leve. L'EXTRAPLAT ha, inoltre, altri numerosi particolari che la rendono insuperabile: ha il fulcro più basso, è la leva più bassa e aderente esistente al mondo; in ogni posizione ha l'elasticità calibrata senza molle accessorie; il piede NON è — in nessun caso — compresso e NON balla; per essere montata sugli scarponi NON si usano viti (quindi vengono automaticamente eliminati tutti gli inconvenienti che le viti stesse comportano); l' EXTRAPLAT è, infine, interamente in metallo.



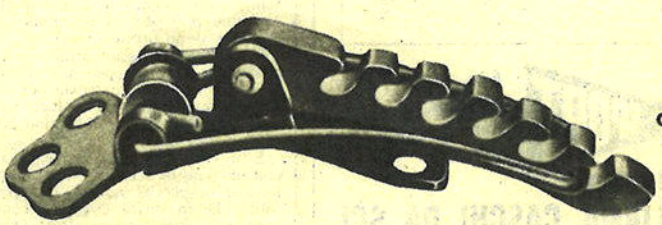
L' « Extraplat », che l'Acfa lancia sul mercato italiano e mondiale, è già stata montata sugli scarponi di alcune fra le più note fabbriche di calzature sportive. Questa leva dalle doti eccezionali ha una linea elegante che alleggerisce lo scarpone invece di appesantirlo. Grazie al fulcro molto basso, aderisce completamente alla tomaia. La dentatura è sulla parte superiore e quindi comoda e visibile. La speciale forma dei dentini evita che il tirante perda la sua posizione quando la leva viene sganciata. Il tirante della nuova « Extraplat » (foto sotto), pure essendo privo di molle e di ammortizzatori, è orientabile a destra e sinistra e consente un'ottima elasticità in avanti. L'« Extraplat » è composta di quattro elementi: la leva, il tirante e i due supporti. Lo scatto per la chiusura avviene per mezzo di una molla ricavata nel supporto che sostiene la leva.

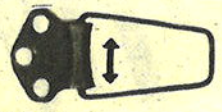
A questo proposito va ricordato che tutte le tecniche industriali più progredite hanno abbandonato altre soluzioni di compromesso che alla prova pratica si sono dimostrate come inutili palliativi.

E' con legittimo orgoglio che affermiamo che le nostre leve sono davvero: funzionali, comode, indistruttibili, eleganti. Esse hanno (dall'Extraplat all'Acfa-Central, dall'Acfa-Simplex alle leve per scarponi da bambini), tutti i vantaggi della « chiusura a fasce » dei lacci, conciliata (formula difficilissima) alle nuove esigenze di confort, praticità, eleganza, resistenza.

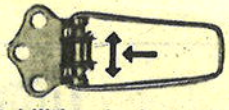
Le leve ACFA NON si cambiano perchè NON si rompono. Per questo il nome ACFA è garanzia di successo. I più prestigiosi scarponi del mondo montano sui loro prodotti queste leve.

RENATO STEINBERG



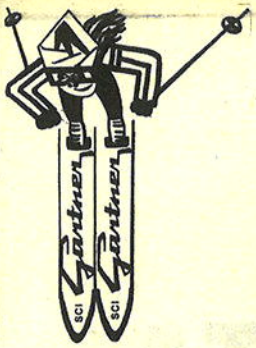


orientabilità



orientabilità ed elasticità

← scatto elastico della leva in chiusura



SCI Gartner SKI

8 VOLTE CAMPIONE ITALIANO
A 2 OLIMPIADI E A 3 CAMPIONATI DEL MONDO
Fidatevi dello « Sci GARTNER Ski » frutto di lunghi anni di studio e di esperienze dirette.
Informazioni presso: Sci GARTNER Ski - 39049 VIPITENO

BOERI SPORT
MILANO ITALY

Fornitore Ufficiale delle squadre azzurre

PRIMA FABBRICA ITALIANA CASCHI DA SCI

INVIT

Gli italiani ritornano alla Vasaloppet, affascinante e leggendaria come nessun'altra competizione al mondo. Dopo il felice esperimento effettuato lo scorso anno, si prevede una partecipazione ancor più larga dei nostri colori. L'appuntamento sulle nevi di Mora è fissato per il prossimo 2 marzo. Varato a Milano il programma di massima della « spedizione ».

di MASSIMO MARCONI

Vasaloppet: una « galoppata » di ottantasei chilometri (tutti implacabilmente di mille metri esatti) e siete entrati nella leggenda. Una leggenda familiare, d'accordo (anche perché è difficile che qualcuno noti il vostro nome nel mastodontico ordine d'arrivo di questa singolarissima competizione, se pure un ordine d'arrivo viene mai pubblicato!), ma pur sempre una leggenda. E poi quali altre leggende può offrirci il mondo attuale, che non siano orbite lunari?

Una « leggera sgambatina » e via che vi siete creati un'epopea; e con essa anni di serali romantiche storie per i vostri figli, troppo « stratosfericamente » increduli per non resistere al fascino di un'impresa senza motori.

E "la Vasaloppet si fa senza motori, con un paio di sci, una buona riserva di fiato e — perché no? — un pizzico di follia che in verità dovrebbe contraddistinguere ogni vero sciatore. Quasi novanta chilometri di pianure e salite (si « rusa » sempre, anche perché nelle rare discese è buona regola cadere) non sono certo uno scherzo; ma nessuno vi corre dietro. Se non volete competere con i migliori — il vincitore della passata edizione ha impiegato meno di cinque ore! — potete inseguire la vostra personale leggenda al ritmo che meglio vi aggrada. Per blando che sia, tra gli ottomilacinquecento e più partecipanti, troverete certamente qualcuno dalle capacità simili alle vostre, con cui accompagnarsi in lieto conversare (sarebbe, all'uopo, consigliabile una almeno sommaria conoscenza delle parlate scandinave, essendo impedita — per lo più dalle racchette — qualsiasi internazionale « gesticolazione »).

La leggenda inizia ogni anno alle sette e tre quarti della prima domenica di marzo. E' ancora buio, e ciò misericordiosamente per non vedere di chi è la racchetta che vi ha trapassato. La partenza è infatti la parte più cruenta di tutta quanta l'impresa, e, giustamente, gli organizzatori la ammantano di nordica aurora.

Sul percorso ci sono dei punti di rifornimento molto confortevoli, disposti ogni otto-dieci chilometri circa. Di questi sono soliti approfittare soprattutto i partecipanti non ambiziosi di piazzamento nei primi... cinquemila.

Chi resiste dovrà cercare di arrivare in tempo ai controlli che sono due: nella fattispecie controllano che i partecipanti passino al quarantacinquesimo e al sessantesimo chilometro, non oltre le quattordici e le diciassette, rispettivamente.

TO ALLA VASALOPPET

Ma anche ad arrivare più tardi non si picchia nessuno. Dopo i controlli (l'antidoping non c'entra), è permesso raggiungere la cittadina di Mora, e per raggiungere Mora sembra che si debba necessariamente raggiungere il traguardo, e chi raggiunge il traguardo si « becca » un diploma, che è poi l'attestato della leggenda. Chi vive in ambienti scettici può tentare di ottenere la ben più prestigiosa medaglia: per averla basta fare non più di una volta e mezza il tempo del vincitore. I partiti per pura passione, cioè senza velleità di vittoria o di prestigiosi piazzamenti, potranno sempre ripiegare sulla foto-ricordo in perfetta tenuta e numero di gara (che è poi l'abbigliamento completo, quando è di quattro cifre).

Se qualcuno se la sente, può aggregarsi alla seconda massiccia spedizione italiana, anche come semplice spettatore. Già l'anno scorso un valido manipolo di nostri connazionali, con alla testa il dottor Felice Belotti, presidente della sezione sci della SEM di Milano, ha portato il contributo dell'Italia alla gigantesca « sagra » dello sci. Erano una cinquantina questi coraggiosi « pionieri », e hanno saputo battersi con onore. Quest'anno sperano di moltiplicarsi: già, perché i « veterani » faranno il possibile per tornarci.

La partenza della Vasaloppet è una dura lotta alla ricerca del posto migliore. Quasi un dopopartita Milan-Inter in completo abbigliamento da fondista. Tra gli 8500 contendenti della passata edizione, per la prima volta, una cinquantina di italiani.

Chi vuole conoscere da vicino la Vasaloppet non ha che da rivolgersi, entro il 20 gennaio prossimo, alla UVET di Milano.

Questa Agenzia turistica (Viale Ferdinando di Savoia 4, tel. 66.71.41) ha elaborato due programmi di viaggio: uno per i partecipanti alla gara, l'altro per gli accompagnatori. Le quote previste sono di 145 e 166 mila lire, rispettivamente. Si parte in jet alle 12,10 di giovedì 27 febbraio dall'aeroporto Linate di Milano. Alle 15,05 si è a Copenaghen, da dove, sempre in aereo, si prosegue per Stoccolma (arrivo ore 16,15). Qui i partecipanti verranno dirottati, in autopullman, verso Mora, dove trascorreranno i giorni successivi (28 febbraio e 1° marzo) alle prese con gli allenamenti.

Coloro che non partecipano alla gara, invece, dopo l'arrivo a Stoccolma, verranno accompagnati in albergo, dove pernotteranno. Il 28 febbraio visita — in autopullman e con guida — della capitale svedese. Il giorno dopo rotta per Mora (è prevista una sosta a Uppsala, con visita della città).

Di nuovo tutti insieme il 2 marzo. Prima colazione e trasferimento, a cura dell'Organizzazione della Vasaloppet, a Saelen, da dove la gara prenderà il via. Appuntamento a Mora, con gli sci o l'autopullman, a seconda. A sera i consuntivi della « spedizione » e... qualche brindisi.

Il 3 marzo addio alla Svezia. Alle 12,35, da Stoccolma, sempre in aereo e con tappe a Copenaghen e Francoforte. A Milano (ore 18,05) gli arrivederci alla prossima edizione.

Nelle quote di partecipazione sono compresi i viaggi di andata e ritorno in aereo (classe turistica), tutti gli spostamenti in autopullman previsti e la iscrizione alla Vasaloppet (ovviamente per i soli partecipanti alla gara). Sono anche comprese, per gli accompagnatori, le visite alle città di Stoccolma e Uppsala, e il soggiorno nella capitale, in hotel, base pensione completa. Il soggiorno a Mora sarà curato dall'Organizzazione della Vasaloppet: anche qui base pensione completa. L'alloggio è previsto in appositi dormitori riservati.

Per chi lo desiderasse, sarà possibile, dopo lo svolgimento della gara, trascorrere qualche giorno a Stoccolma (camere con bagno doppie o singole, lire 9.000 e 11.500 rispettivamente, per ogni mezza pensione). E' anche prevista un'interessante riduzione — 52.700 lire — per ogni familiare (moglie, e figli dai 12 ai 26 anni).

UNA "SETTIMANA" DI FONDO

La seconda edizione della « settimana internazionale di fondo » è in avanzata fase di organizzazione. Atleti di oltre dieci nazioni hanno già confermato la loro presenza. La somma delle gare in programma si disputerà sulle nevi di Castello di Fiemme, il paese natale del nostro campione olimpionico della 30 km, Franco Nones.

di GIUSEPPE SABELLI FIORETTI

Ha mantenuto la sua parola. Chi? Come? Dove? C'è ancora in Italia un individuo capace di mantenere la sua parola? Sì, amici, c'è. Si chiama Claudio Battisti. E' un dirigente dello sci altoatesino e tridentino. E' un consigliere della F.I.S.I. Due anni or sono mise in piedi la Settimana Internazionale del Fondo; e fu un successone. Un successone tale, ch'io gli dissi: « Claudio, bisogna fare il bis! » « Ma l'anno venturo — obiettò lui — ci sono i Giochi Olimpici ». « Bene — proseguii — allora per l'anno venturo non se ne parla. Anzi, sai che ti dico? Tu hai in mano il toccasana, la panacea per tutti i mali dei poveri derelitti anni dispari, nei quali corrono soltanto i discesisti, in quelle innumeri gare ad ingaggi delle località turistiche di fama, che fanno pensare a certi circuiti strapaesani su strada dei professionisti della bicicletta ».

Promise. Ma non ci credevo neppure io. Non è mica facile trovare di biennio in biennio i soldi necessari per una manifestazione di tanta ampiezza e risonanza. Nel '68 Battisti mantenne in vita le gare su piano nazionale; e pensavo che sarebbe continuata così. Invece, il mese scorso ho ricevuto una cartolina illustrata, a sua firma; conteneva questo solo messaggio: « Ho mantenuto la parola ». Subito dopo, una lettera, che trascrivo per intero, perchè fa già informazione: « *La seconda edizione della Settimana Internazionale del Fondo "Trentino-Alto Adige" è in avanzata fase di realizzazione. Con plico a parte trasmetto il programma della manifestazione che avrà alla partenza un numero di atleti superiore alla precedente, sia quantitativamente, sia e in maniera particolare qualitativamente. Hanno già inviato l'adesione, garantendo sei atleti ciascuna, le seguenti federazioni estere: Finlandia, Norvegia, Svezia, Austria, Cecoslovacchia, Francia, Germania Occidentale, Svizzera. Aggiunga gli Stati Uniti (con tre atleti) e naturalmente l'Italia. Rispetto alla prima edizione è stata sostituita la località di Ronzone con Castello di Fiemme; si tratta di un omaggio personale a Nones* ».

Non passano due giorni, che mi arriva un fascicolo in lussuosa veste grafica, plurilingue, contenente l'intero programma. Così sono in grado di informare l'intero mondo delle specialità nordiche, in Italia enormemente più vasto e sostanzioso di quanto non sia creduto e considerato dalla F.I.S.I., che già da oggi tutto è pronto in Val di Fiemme, a Castelrotto di Siusi e in Val di Sole, per una seconda memorabile adunata del fondismo internazionale; un'adunata di tale valore tecnico da poter dire con serena conoscenza di causa che non avrà niente da invidiare a Grenoble. Per il fondo — la vera, la sostanziale, l'asperrima disciplina atletica delle nevi — saranno i Giochi Olimpici degli anni dispari.

Presiede il Comitato Organizzatore, a titolo onorario, il sen. dott. Giovanni Spagnolli, un ministro trentino, che io, come filatelista, apprezzo moltissimo, perchè ha fatto molte buone cose per la filatelia in tutto il lungo periodo in cui è stato alle Poste; e mi dispiace moltissimo — sempre come filatelista — che Leone lo abbia trasferito alla Marina Mercantile, dove gli auguro comunque di fare altrettanto bene. Il dott. Claudio Battisti è il presidente effettivo; vice-presidente è il dott. Pio Marsilli, un goliardo di canuto pelo, che ai suoi tempi universitari è stato un grosso fondista, tanto da vincere i Littoriali del fondo, dinanzi a gente che andava fortissimo. Come goliardo, Pio Marsilli ne ha fatte quanto Carlo in Francia; e spero che non sia troppo severo con i figli — anche se non vanno forte come lui — perchè altrimenti li informo io.

Battisti e Marsilli sono una garanzia di buona organizzazione. Ma se non bastasse, nel Comitato ci sono anche il magg. Valentino, « negus neghesti » delle Fiamme Gialle in quel di Predazzo, il « vecio » Sandro Malpassi, il rag. Bressan, il rag. Mosconi e il sig. Natzler, tutta gente che sa il fatto suo in materia di lavoro organizzativo. Alla prima edizione della « Settimana » chiesero l'accreditamento stampa i rappresentanti di 31 agenzie o giornali, tra cui sette stranieri. Penso che Battisti abbia già provveduto a fare calcoli più lungimiranti, perchè con un simile lotto di atleti, trentuno accreditamenti non gli basteranno davvero! Specialmente dall'estero...

Dunque, in onore di Franco Nones, olimpionico su 30 km., la prima gara del trittico « Trentino-Alto Adige » sarà disputata a Castello di Fiemme, cioè in casa di Nones. Ciò avverrà giovedì 9 gennaio, sulla distanza di 15 km. per i seniores, di sette e mezzo per i juniores. L'anello di gara sarà allestito sulla distanza più corta, sicchè i seniores dovranno compierlo due volte. Le iscrizioni, gratuite, dovranno pervenire presso la Pro Loco di Castello di Fiemme, entro le ore 16 dell'8 gennaio.

Il successivo 10 gennaio ci trasferiremo tutti a Castelrotto, porta di ingresso di quel paradiso — invernale, primaverile, estivo ed autunnale — che è l'Alpe di Siusi, di cui io stimo criminosa la ancora largamente insufficiente valorizzazione turistica; anche se, come innamorato della montagna, non mi piace che troppi cittadini ne calpestino il meraviglioso tappeto verde. Qui si correrà ua gara su 30 chilometri per i seniores e 10 per i juniores. Anche a Castelrotto l'anello di corsa sarà allestito sulla distanza minore; e pertanto i maggiorenni dovranno compierlo tre volte, con ovvio grosso interesse spettacolare. Le iscrizioni, sempre gratuite, dovranno giungere allo Sci Club Castelrotto entro le ore 16 dell'11 gennaio. Il libro d'oro della prova contiene i nomi del norvegese Reidar Bekkemellon per il 1967 e di Giulio De Florian per l'anno in corso.

Ulteriore immediato trasferimento in Val di Sole, dove nella bellissima plaga Dimaro-Folgàrida, da non troppo tempo acquisita al nostro favoloso mondo invernale, martedì 14 gennaio sarà disputata la terza prova del trittico: la staffetta 3 x 10 km. Le iscrizioni, anche qui gratuite — il demagogo Battisti pensa giustamente che è inutile tassare dei poveri atleti, quando l'eventuale cespite delle iscrizioni non basterebbe neppure per pagare le spese postali — dovranno pervenire entro le ore 16 del 13 gennaio, presso l'Azienda di Soggiorno di Malè. Nel 1967 (internazionale, su tre frazioni) vinse la Norvegia, con Martinsen, Bekkemellon e Steineidet; nel '68 (nazionale, su quattro frazioni) si impose l'Italia A, ricca di Aldo Stella, Nones, Serafini e Gianfranco Stella.

Poi... poi ci dispiacerà di dover tornare a casa.

IL CALENDARIO DELLE PROVE NORDICHE

Particolarmente nutrito ed importante quest'anno il calendario nazionale delle prove nordiche. La manifestazione più prestigiosa è certamente quella « Settimana Internazionale del Fondo » di cui si occupa a parte Giuseppe Sabelli Fioretti e che avrà luogo dal 10 al 14 gennaio nei comuni di Castelrotto, Castello di Fiemme e Folgarida.

Un'altra importantissima manifestazione a carattere internazionale è indubbiamente la Coppa Kurikkala e Berauer che quest'anno, sotto gli auspici dello Sci Club Cortina avrà luogo nell'Ampezzano. E non finisce qui. Altre due prestigiose manifestazioni a carattere internazionale figurano nel calendario nordico italiano: si tratta della Coppa Consiglio Valle d'Aosta che lo sci club Torgnon ha messo in programma per il 25 e 26 gennaio e la Coppa Cortina, organizzata dall'omonimo sci club, che si disputerà il 18 febbraio a conclusione della Kurikkala e, quindi, con una massiccia partecipazione straniera.

I campionati italiani, dal canto loro, si svolgeranno secondo il seguente programma: dal 6 all'11 febbraio, organizzati dallo Sci Cai XXX Ottobre, si disputeranno a Tarvisio gli assoluti di tutte le specialità nordiche; dal 15 al 18 febbraio, contemporaneamente alla Kurikkala, si disputeranno a Cortina i campionati italiani giovani.

Il calendario è completato da un nutritissimo numero di prestigiosi trofei riservati alle varie categorie maschili e femminili del nostro fondismo. Sottolineiamo « femminili » perché anche in questo settore sta accrescendo l'interesse. Le manifestazioni femminili in programma, campionati vari compresi, ammontano a nove. Non sono molte, ma se guardiamo indietro dobbiamo ammettere che un certo progresso si nota anche in questo settore.

	DATA	LOCALITA'	ORGANIZZAZIONE	DENOMINAZIONE	SPECIALITA'										PARTECIPAZIONE			TIPI DI GARE		Campionati			
					Fondo 5 km	Fondo 10 km	Fondo 12 km	Fondo 15 km	Fondo 15 km	Fondo 30 km	Fondo 50 km	Staffetta	Salto	Combinata	Giovani	Seniores M	Seniores F	Nazion. di qualificaz.	Nazionale Giovani	Italiani Assoluti	Italiani Giovani	Zonali Seniores	Zonali Giovani
DICEMBRE	14	PASSO ROLLE	FF.GG. Predazzo	Coppa Nicolaucich Da Col									•	•	•	•		•					
	15	PASSO ROLLE	FF.GG. Predazzo	Trofeo FF.GG. - Coppa Wuerich					•					•	•	•		•					
	22	★	★	★				•								•		•					
		PONTECHIANALE	S.C. Pontechianale	Coppa Pontechianale	•												•	•					
	29	INTROBIO	S.C. Lecco	Trofeo Ferrario				•							•	•		•					
GENNAIO	1	INTROBIO	S.C. Lecco	Trofeo Ceraghini								•				•		•					
	5	LACES	A.S. Laces	Coppa Adolf Pircher				•								•		•					
		★	★	★		•										•		•	•				
		PREDAZZO	U.S. Dolomitica	Trofeo Beppi Andreatta									•	•		•		•					
	6	CALALZO	S.C. Calalzo	Trofeo Brigata Cadore				•							•	•		•					
	10-14	CASTELROTTO	★	Settimana Intern. Fondo				•		•		•				•		•					
	12	VALDIERI	S.C. Vallegesso	Trofeo D. L. Bianco				•								•		•					
		FALCADE	S.C. Val Biois	Trofeo Val Biois	•											•	•	•					
		COLLIO	S.C. Collio	Trofeo Presidente della Repubblica									•			•		•					
		PIANDELAGOTTI	S.C. Piandelagotti	Trofeo Pro Loco		•										•			•				
	19	PREMANA	A.S. Premanese	Trofeo Coltel. Premana				•								•		•					
		FORNO DI ZOLDO	S.C. Val Zoldana	Trofeo Cimbali				•								•		•					
		S. ANNAPELAGO	S.C. S. Annapelago	Trofeo Manfredini				•								•		•					
		PIANDELAGOTTI	S.C. Piandelagotti	Trofeo Boario									•			•		•					
		TESERO	U.S. Cornacci	Coppa Tesero		•										•			•				
	25-26	TORGNON	S.C. Torgnon (Asiva)	Coppa Consiglio Valle		•				•						•		•					
	26	FORNI DI SOPRA	S.S. Fornese	Trofeo Antoniacomi-Cappellani				•							•	•		•					
		ROCCADIMEZZO	S.C. La Rocca	Trofeo Africa del Sud				•							•	•		•					
		ORMEA	S.C. Ormea	Coppa Città Ormea	•												•	•					
		PONTEDILEGNO	S.C. Noi Sarazzo	Trofeo Foglieresi									•			•		•					
FEBBRAIO	1-2	DRONERO	S.C. Valle Maira	Trofeo Medaglie d'Oro	•			•								•	•	•					
		FORNI DI SOPRA	S.C. Gorizia	Trofeo Collinelli				•								•		•					
		ABETONE	C.T.G. Pistoia	★				•								•		•					
		CIBIANA	S.C. Cibiana	Trofeo Cibiana									•			•		•					
		BOSCOCHIESANUOVA	Com. FISI Verona	Coppa FISI								•				•			•				
	6-11	TARVISIO	Sci CAI XXX Ottobre	Campionati Italiani Assoluti	•			•		•	•	•	•			•	•			•			
	15-18	CORTINA	S.C. Cortina	Campionati Italiani Giovani	•							•				•	•				•		
		★	★	Coppa Kurikkala e Berauer		•		•				•		•		•		•					
	16	SUBIACO	G.S. Subiaco	Coppa Semproni				•							•	•		•					
		SCHIA (Parma)	S.C. European School	Trofeo Aimè Battista				•								•		•					
		PELLIZZANO	S.C. Pellizzano	★									•			•		•					
	18	CORTINA	S.C. Cortina	Coppa Cortina									•			•		•					
	20-23	Diverse	Diverse	Camp. Zonali Seniores				•				•	•			•						•	
		Diverse	Diverse	Camp. Zonali Giovani	•	•	•					•	•			•	•						•
		PASSO CIMIRLO	S.C. Marzola	Trofeo Amici della Montagna				•								•		•					
MARZO	2	PRALI	S.C. Prali	Trofeo Galup				•								•		•					
		ALTA PUSTERIA	ANA Bolzano	Trofeo Penne Nere								•				•		•					
		MADONIE	S.C. Conca d'Oro	Trofeo delle Madonie	•			•							•	•	•	•					
		RAVASCLETTO	S.S. Ravascletto	Trofeo Ravascletto				•					•		•	•		•					
	9	TERMINILLO	G.F. Stato	Coppa De Gagni				•								•		•					
		TARVISIO	Brig. Julia CSI	Trofeo Div. Julia								•				•		•					
	16	PADOLA	U.S. Padola	Trofeo Psaro e Calvo	•			•							•	•		•					
		ETNA-PINETA	S. CAI Valligiani Linguaglossa	Coppa Marenove				•							•	•		•					
	23	RIFUGIO CORSI	A.S. Laces	Trofeo Val Martello				•								•		•					

TESSITURA MECTEX - ERBA (COMO)

tessuti per l'abbigliamento sportivo

QUALITA'

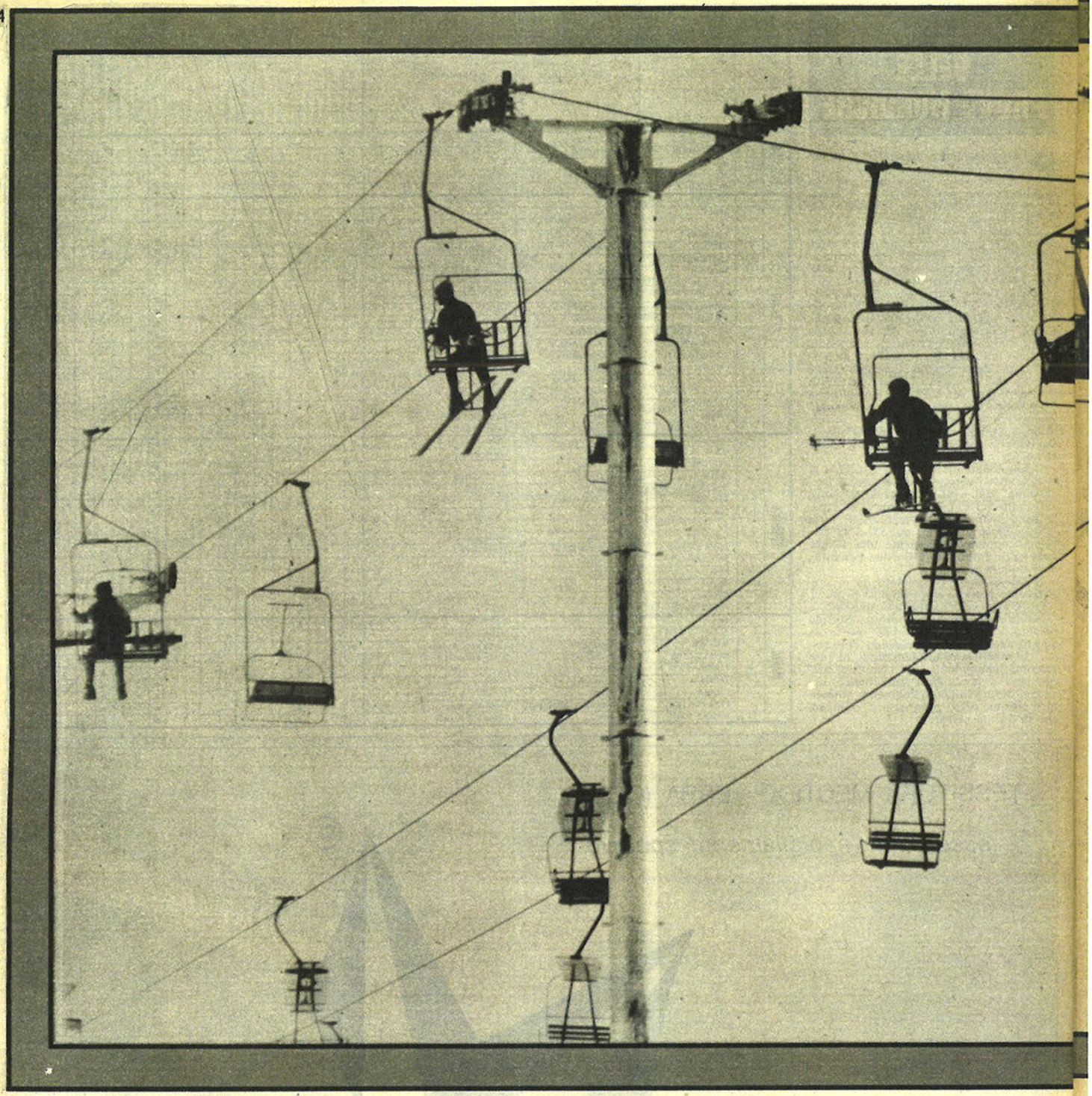
presenta il campionario dei "MONDIALI"

INVERNO 1969/70

Trattati

DU PONT ZEPEL ANTIMACCHIA

Marchio registrato della Du Pont



Se non sciate e se non vi piace la montagna, potete senz'altro fare a meno di abbonarvi a « Nevesport Illustrato ». Se siete invece un appassionato di questo sport, allora l'abbonamento diventa una inderogabile necessità.

ABBONATEVI C'È UN PREZIOSO REGALO PER VOI

Sulle funivie, sulle seggiovie e sugli skilift di tutti i più importanti centri italiani di sport invernali c'è sempre un posto completamente gratuito per gli abbonati di Nevesport Illustrato. Basta presentare la «Tessera concessioni» di cui ogni nostro abbonato è dotato e... si «passa» per mille volte consecutive senza neppure pagare una lira. Per le eventuali corse in più, si ottengono sconti che spesso raggiungono e superano la considerevole percentuale del 25 %.

Quello che vi prospettiamo è un affare senza confronti. Abbonatevi quindi per ricevere regolarmente la più interessante rivista del settore e per sciare molto, gratis o a costi relativamente bassi.

Nevesport Illustrato occupa una posizione di preminente importanza nel settore dell'editoria sportiva specializzata. E' la più letta e la più qualificata rivista di sport-invernali che si pubblichi in Italia e rappresenta con le sue 1300 pagine che si «raccolgono» in un anno, una indispensabile enciclopedia per chiunque si interessi di sci.

Nevesport Illustrato esce ogni settimana nel periodo invernale e mensilmente (escluso agosto) in primavera, estate e autunno. Si pubblicano ventisei numeri all'anno e, per quanto riguarda l'immediato futuro prolettato nell'arco di dodici mesi, la rivista uscirà secondo il seguente calendario: 14, 21 e 28 novembre; 5, 12, 19 e 26 dicembre 1968; 2, 9, 16, 23 e 30 gennaio 1969; 6, 13, 20 e 27 febbraio; 6, 13, 20 e 27 marzo nonché alla fine dei mesi di aprile, maggio, giugno, luglio, settembre e ottobre 1969.

Nevesport Illustrato è in vendita nelle edicole a lire 120 la copia. Procurarselo è quindi facile. Ci permettiamo tuttavia di suggerire l'opportunità di sottoscrivere l'abbonamento per la molteplicità dei vantaggi che siamo in grado di offrire ai nostri più fedeli lettori.

Col versamento di lire 2500, abbasserete il costo di ogni copia a 96 lire e, quello che più conta, ci consentirete di offrirVi un prezioso regalo: la Tessera Concessioni di Nevesport Illustrato. Chi ne conosce il valore è già certamente inserito nello schedario dei nostri abbonati. A coloro che si apprestano a diventarlo, noi diciamo: **nel corso della stagione invernale 1968/69 potrete disporre di tanti buoni gratuiti, quanti ne occorrono per effettuare mille (diconsi mille) risalite gratuite sugli impianti meccanici dei più importanti Centri di sport invernali delle Alpi e degli Appennini.**

Le mille corse che vi offriamo sono — come vi abbiamo detto — completamente gratuite. Con la tessera Concessioni di Nevesport Illustrato, passerete alle casse degli impianti convenzionati per sentirvi dire, alla semplice presentazione del documento: «Grazie signore, per aver scelto la nostra località».

Sarete considerato ovunque un ospite di riguardo e vi saranno riconosciuti in ogni caso forti sconti sulle tariffe in vigore.

La tessera Concessioni di Nevesport Illustrato è anche chiamata (e certo non a caso) il «Passaporto dell'economia».

Per quanto riguarda la parte editoriale vera e propria, la rivista si avvale della preziosa collaborazione dei più noti giornalisti di sci, italiani e stranieri; dispone altresì di un qualificatissimo staff redazionale, capace di trattare ad alto livello qualsiasi argomento o problema collegato alla pratica degli sport invernali. Lo sci non ha segreti per i nostri lettori. Leggete dunque anche voi, voi che siete appassionati di sci, Nevesport Illustrato. E per essere certi di riceverlo puntualmente al vostro domicilio... abbonatevi!

Indicare a tergo la causale del versamento

Servizio dei Conti Correnti Postali

Certificato di allibramento

Versamento di L. 2500

eseguito da .....

residente in .....

via .....

sul c/c N. 3/10779 *intestato a:*

NEVESPORT
Via Bergamo 12 - 20135 MILANO

Addì (1) ..... 196....

Bollo lineare dell'Ufficio accettante

Bollo a data dell'Ufficio accettante

N. ..... del bollettario ch 9

SERVIZIO DEI CONTI CORRENTI POSTALI

Bollettino per un versamento di L. 2500

Lire DUEMILACINQUECENTO

eseguito da .....

residente in .....

via .....

sul c/c N. 3/10779 *intestato a:*

NEVESPORT Via Bergamo 12 - 20135 MILANO

Firma del versante

Addì (1) ..... 196....

Bollo lineare dell'Ufficio accettante

Spazio riservato all'Ufficio dei conti correnti

Tassa L. .....

Bollo a data dell'Ufficio accettante

Cartellino del bollettario

L'Ufficiale di Posta

Modello ch 8-bis

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

Servizio dei Conti Correnti Postali

Ricevuta di un versamento di L. 2500

Lire DUEMILACINQUECENTO

eseguito da .....

residente in .....

sul c/c N. 3/10779 *intestato a:*

NEVESPORT
Via Bergamo 12 - 20135 MILANO

Addì (1) ..... 196....

Bollo lineare dell'Ufficio accettante

Tassa L. .....

numerato di accettazione

Bollo a data dell'Ufficio accettante

L'Ufficiale di Posta

La presente ricevuta non è valida se non porta nell'apposito spazio il cartellino gommato numerato o il bollo rettangolare numerato.

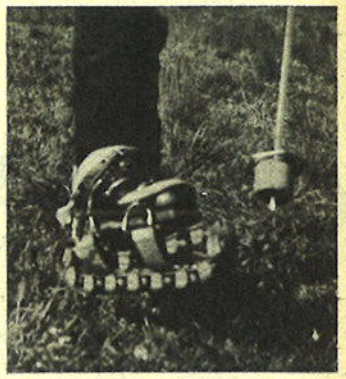
VENTISEI NUMERI 2500 LIRE

Leggete regolarmente Nevesport Illustrato. Solo così potrete seguire tutti gli avvenimenti sullo sci, sapere quali sono le novità lanciate dall'industria del settore dell'articolo sportivo, apprendere le informazioni di carattere turistico che servono nel momento contingente e per tutto un anno. Nevesport Illustrato è sicuramente anche la Vostra rivista.

Abbonatevi quindi! Per farlo basta ritagliare, compilare e spedire il modulo di versamento in conto corrente postale qui sopra riprodotto e anche voi entrerete a far parte della nostra grande famiglia. Vi ricordiamo che gli abbonamenti si possono sottoscrivere, alle stesse condizioni, presso i più qualificati negozi di articoli sportivi ed i più importanti Sci Club d'Italia e che a Milano e a Torino le adesioni si ricevono direttamente anche presso le sedi della rivista, rispettivamente in Via Bergamo 12 e in Corso Galileo Ferraris 155.

LO SCI SU PRATO

A dare un certo crisma di ufficialità allo sci su prato è stata l'« Equipe de France ». Particolarmente entusiasti si sono dimostrati i due allenatori René Sulpice e Jean Beranger. La novità è ora arrivata anche in Italia. Lo Sci Club Sette Termini ha allestito una riunione dimostrativa.



di MICHELE MARZELLA

Non è una novità assoluta quella dello sci su prato. I tentativi sono stati diversi ma non tutti ben riusciti come del resto accade alle cose nuove ed un poco rivoluzionarie. Lo sci su prato è una variante dello sci su neve e, molto spesso, trova un po' scettici gli sciatori. I motivi sono comprensibili e non poco contribuisce a render viva questa ostilità, il lato romantico della faccenda: sembra un po' una profanazione, un surrogato, un compromesso.

Questa volta, però, ci sembra che qualcosa di meglio sia stato fatto, ferma restando la considerazione che la perfezione non è umana.

Recentemente si è tenuta al Monte Sette Termini, località tra la Valganna e la Valmarchirolo, in provincia di Varese, una dimostrazione di sci su prato con speciali pattini a cingoli costruiti dalla ditta tedesca Rollka. L'organizzazione è stata curata dallo Sci Club Sette Termini e la riuscita della riunione ha accontentato anche i curiosi, oltre che i protagonisti e gli spettatori interessati. A dare un tono d'internazionalità, poi, ha contribuito la presenza di un gruppo di sciatori dello Sci Club Lugano che invitati con un loro maestro, hanno presenziato alla manifestazione.

I dimostratori si sono esibiti e per gli scettici è stata un po' una piccola sorpresa. Certo è che bisogna modificare leggermente la tecnica, ma queste varianti, per la verità, non vanno a danno dell'impostazione. I bastoni vanno manovrati in modo identico a come quando ci si trova sulla neve. Per la flessione e la distensione, però, bisogna muoversi con una certa morbidezza, specie per quest'ultima, il tutto ad evitare sbilanciamenti bruschi. Sembra, quindi, che il rallentamento dei movimenti anzidetti torni a tutto vantaggio della preparazione fisica e della bontà dello stile. Viene anche raccomandato che i pattini siano tenuti costantemente di piatto, rendendo minimo il lavoro di spigolo e cercando d'eliminare, se possibile, quello delle lamine.

Seguendo questi consigli, si ritiene che in breve tempo un buon sciatore potrebbe diventare padrone dei pattini e divertirsi ad effettuare figure ed esercizi che per essere eseguiti vanno compiuti necessariamente a piedi uniti per necessità d'equilibrio, a tutto vantaggio dell'impeccabilità dello stile. Per la risalita del pendio, al Sette Termini, è stata installata una sciovia baby di 150 metri capace di trasportare quattro persone contemporaneamente.

D'accordo, non è neve ma erba; malgrado ciò questi pattini meritano d'essere provati. Chissà che per un allenamento presciistico non tornino effettivamente utili.

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.

Chiunque, anche se non è correntista, può effettuare versamenti a favore di un correntista. Presso ogni ufficio postale esiste un elenco generale dei correntisti, che può essere consultato dal pubblico.

Per eseguire il versamento il versante deve compilare in tutte le sue parti, a macchina o a mano, purchè con inchiostro, il presente bollettino (indicando con chiarezza il numero e la intestazione del conto ricevente qualora già non vi siano impressi a stampa) e presentarlo all'ufficio postale, insieme con l'importo del versamento stesso.

Sulle varie parti del bollettino dovrà essere chiaramente indicata, a cura del versante, l'effettiva data in cui avviene l'operazione.

Non sono ammessi bollettini recanti cancellature, abrasioni o correzioni.

I bollettini di versamento sono di regola spediti, già predisposti, dai correntisti stessi ai propri corrispondenti; ma possono anche essere forniti dagli uffici postali a chi li richieda per fare versamenti immediati.

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 rispettivo.

L'ufficio postale deve restituire al versante, quale ricevuta dell'effettuato versamento, l'ultima parte del presente modulo, debitamente completata e firmata.

MOD. 7/bis - 40000

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.

Se siete correntisti postali per i vostri pagamenti usate il **POSTAGIRO** senza limite di importo ed esente da qualsiasi tassa.

Invio la somma di lire 2.500 per l'abbonamento annuale a Nevesport Illustrato.

COGNOME .....

NOME .....

VIA E N. .....

NUMERO DI CODICE

CITTA' .....

ATTENZIONE! Nevesport Illustrato esce settimanalmente nel periodo invernale (novembre-marzo) ed in edizioni speciali nei mesi di aprile, maggio, giugno, luglio, settembre e ottobre. (28 numeri complessivamente). **La Tessera Concessioni** - Il prezioso carnet offerto in omaggio agli interessati - abbonamento darà diritto agli interessati:

a) entro il 15 dicembre, se l'abbonamento è effettuato nel periodo compreso fra il primo marzo e tale data;

b) immediatamente (a stretto giro di posta) se l'abbonamento viene contratto nel corso della stagione invernale compresa fra il 16 dicembre e il seguente 28 febbraio.

Parte riservata all'Ufficio dei conti correnti N. ..... dell'operazione.

Dopo la presente operazione il credito del conto è di L.

Il Verificatore

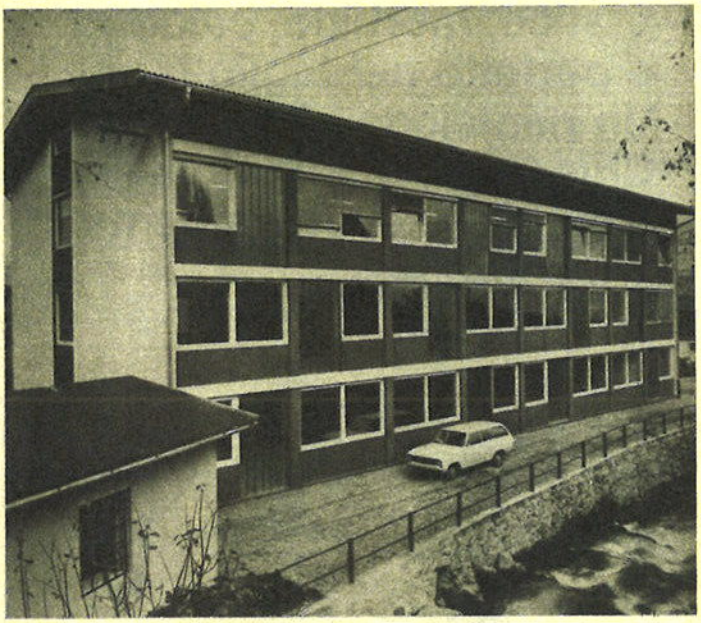
VENTISEI NUMERI 2500 LIRE

Leggete regolarmente Nevesport Illustrato. Solo così potrete seguire tutti gli avvenimenti sullo sci, sapere quali sono le novità lanciate dall'industria del settore dell'articolo sportivo, apprendere le informazioni di carattere turistico che servono nel momento contingente e per tutto un anno, Nevesport Illustrato è sicuramente anche la Vostra rivista.

Abbonatevi quindi! Per farlo basta ritagliare, compilare e spedire il modulo di versamento in conto corrente postale qui sopra riprodotto e anche voi entrerete a far parte della nostra grande famiglia. Vi ricordiamo che gli abbonamenti si possono sottoscrivere, alle stesse condizioni, presso i più qualificati negozi di articoli sportivi ed i più importanti Sci Club d'Italia e che a Milano e a Torino le adesioni si ricevono direttamente anche presso le sedi della rivista, rispettivamente in Via Bergamo 12 e in Corso Galileo Ferraris 155.

Vertiginosa ed autoritaria introduzione sul mercato nazionale ed internazionale della Dolomiti-Seiller, una fabbrica specializzata nella confezione del pantalone da sci.

I PANTALONI DEL MEC



di LUCIO ZAMPINO

I laboratori della « Dolomiti-Seiller Hosenfabrik » (foto sopra) sorgono nel centro di Varna di Bressanone e sono circondati dalle leggendarie guglie dolomitiche e da un panorama fiabesco. Nella foto a fianco un modello originale, simpatica alternativa dei tradizionali pantaloni da sci.

VARNA DI BRESSANONE - Quattro-ragazze-quattro, quattro macchine da cucire, una baita. Sei-sette anni fa queste erano le caratteristiche della « Dolomiti-Seiller-Hosenfabrik ». La baita si trovava a Rio di Pusteria e le quattro ragazze che si avvicendavano alla macchina da cucire o al ferro da stiro, più che una azienda formavano una famiglia. Già, con quel modestissimo complesso « familiare », chi avrebbe potuto definire allora la « Dolomiti » una vera industria specializzata del pantalone da sci? Eppure questa è stata, fin dagli inizi, la sua impronta principale. E con grande successo.

A questo punto va subito chiarito che alla guida della neo-industria c'erano (e ci sono tuttora) due cervelli grossi così: il titolare Peter Von Seiller e la direttrice Margit Leitner. I loro segreti sono molti: 1) hanno sempre creduto nella specializzazione (fare poco e bene); 2) hanno sempre rispettato con assoluta precisione tutti gli impegni assunti; 3) hanno sempre scelto per i loro prodotti i tessuti migliori. Di segreti ce ne sono ancora, ma molti di essi sono a tuttoggi « top-secret ».

I pantaloni « Dolomiti » hanno subito... sfondato. Il mercato li ha accolti con vero entusiasmo. Le « Quattro-ragazze-quattro » si sono moltiplicate, le macchine hanno seguito la stessa sorte fino a quando la baita di Rio di Pusteria non è stata più in grado di accoglierle. Peter Moos Von Seiller aveva previsto tutto. Pur venendo dall'estero (è svizzero) conosceva il buon gusto degli italiani. Sapeva che, lavorando quasi su misura, gli italiani (ed il MEC) gli avrebbero dato la possibilità di installare a breve scadenza uno stabilimento vero e proprio. I suoi progetti, grazie anche all'infaticabile Margit Leitner, sono andati puntualmente in porto. Così, l'anno scorso, la « Dolomiti-Seiller » ha potuto cambiare sede inaugurando i suoi nuovi laboratori di Varna di Bressanone.

Peter Moos Von Seiller ha 41 hanni ed ha lavorato sempre in imprese tessili. La sua decisione di venire in Italia è maturata in seguito alla creazione del Mercato Comune Europeo di cui la Svizzera non fa parte. « Ho visto subito — mi ha detto Von Seiller — la possibilità di sfruttare la mia specializzazione nel campo tessile, quando è stato formato il MEC. Ho scelto quale sede uno dei paesi membri perché sono convinto che il futuro di qualsiasi industria non può più essere garantito da un solo mercato come poteva essere, per me, quello svizzero. La « Dolomiti-Seiller », seppure in modestia, è sorta solo in funzione del MEC ».

« Perché ha scelto l'Italia e non la... Germania o un altro paese? ».

« Perché sono innamorato dell'Italia. D'altra parte non sono l'unico: quanta gente straniera sceglierebbe questo magnifico paese quale sede del proprio lavoro? Mi creda, tantissima. Prima di venire qui come uomo d'affari, sono venuto tutti gli anni come turista. Ho girato l'Italia in lungo e in largo e, come le ho detto, me ne sono innamorato. Quando poi ho deciso di creare un'industria di pantaloni in funzione del MEC, ho constatato con piacere che sul mercato italiano c'era abbastanza posto. Anche questo è importante. Per poter conquistare nuovi mercati, è necessario innanzitutto crearsi una base all'interno del paese dove si opera. Neanche l'Alto Adige è stato scelto a caso quale sede. La ditta che

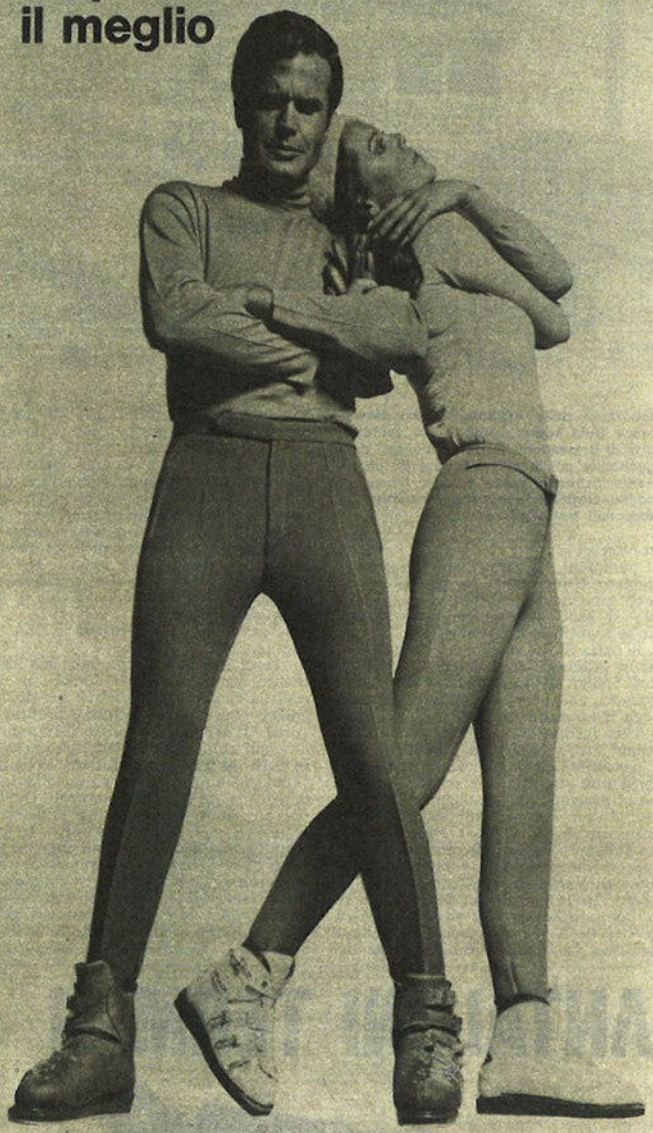
GIACCHE A VENTO, PANTALONI TERMICI
imbottiti in LEACRIL®

LEACRIL® Sono stati usati dalla nostra nazionale alle Olimpiadi di Grenoble.
Il più valido riconoscimento ufficiale della praticità e del comfort delle confezioni sportive Arvil.

IN VENDITA NEI MIGLIORI NEGOZI D'ITALIA

Arvil CONFEZIONI SPORTIVE MILANO
Via Montecatini, 14 - MILANO

Un pantalone da sci
pratico, morbido, caldo
e perfetto nel taglio?
Un pantalone chic?
Chiedete "dolomiti seiller"
acquisterete sicuramente
il meglio



V hosenfabrik
dolomiti
seiller
39040 varna (bolzano)

I PANTALONI DEL MEC

SEGUITO

Tra le novità della Dolomiti-Seiller per l'inverno 1968-69, modelli maschili pratici ed eleganti. Nella foto sopra il modello Carlo, fedele alla prerogativa di estrema eleganza e classicità. Nella foto a fianco, il modello Carlo è affiancato dalla creazione Pia, di linea morbida e femminile.

avevo progettato di creare, avrebbe confezionato pantaloni da sci. Mi capisce? Non potevo scegliere le Puglie, per esempio. L'Alto Adige ha una delle più alte percentuali di sciatori in Italia. E allora sono venuto qui dove, tra l'altro, mi è stato abbastanza facile trovare dei validissimi collaboratori. C'è di più: io mi avvalgo della collaborazione di numerosi stylist d'oltralpe. Per loro, arrivare qui a Varna non costituisce un problema. Ma se dovessero affrontare un viaggio fino al centro-sud, difficilmente potrei avere la loro collaborazione, davvero preziosissima ».

La collaborazione dei campioni

Quanto sia preziosa per la « Dolomiti » la collaborazione di questi stylist, ho potuto rendermene conto personalmente un paio di anni fa a San Martino di Castrozza, in occasione degli assoluti delle prove alpine. C'erano, ovviamente, tutti gli azzurri che — tra l'altro — si stavano preparando per i Mondiali di Portillo. Io avevo il compito di intervistarli. Uno dei miei obiettivi era Felice De Nicolò, vittima di un madornale errore di cronometraggio nella prova dello slalom gigante. Lo trovai all'hotel Sass Maor, insieme ad uno stylist della « Dolomiti » che gli stava provando i pantaloni per Portillo. Ebbene, io non avevo mai visto prima una prova tanto meticolosa. Quando tutto sembrava perfetto, lo stylist riusciva a trovare impercettibili difetti.

Non sono un tecnico in materia e quindi non so descrivere l'azione. Ma rimasi davvero impressionato per la precisa meticolosità di quel maestro che, a quanto ho saputo, lavora con la « Dolomiti-Seiller » da sempre. È un tecnico che si avvale di quindici anni di esperienza nel solo settore dei pantaloni. Un maestro del taglio che la ditta di Varna ha fatto venire dall'Austria (dove ha ideato i pantaloni per la famosa squadra austriaca che ha partecipato ai mondiali di Oslo e alle Olimpiadi di Cortina) che garantisce una perfetta esecuzione del lavoro.

Rimango sempre più sbalordito. Personalmente ero convinto che nella confezione dei pantaloni non ci fosse più niente da scoprire o di segreto. Ho dovuto rendermi conto invece che, sotto un certo aspetto, ci sono tanti « segreti di successo » nei dettagli apparentemente più insignificanti.

« Ma allora — chiedo — è ancora possibile "copiare" nel vostro settore? ».

E Leitner: « Certamente. Tutti copiano: noi dagli altri e gli altri da noi. Ma non sempre vi si riesce. Come in tutte le cose ci vuole un'esperienza notevole ed una conoscenza dei problemi fuori dal comune. Per i nostri modelli noi ci avvaliamo della collaborazione di tre modellisti il cui lavoro viene coordinato dal nostro stylist fisso. Con essi facciamo anche collaborare i più noti campioni dello sci, sia italiani che stranieri. Non per niente abbiamo una gamma di modelli che, messi in fila, formano praticamente la nostra nazionale. Per gli uomini abbiamo i modelli Ivo, Carlo, Enzo; per le donne invece ci sono le creazioni Justi, Lotte, Twiggy, Pia, Nancy, Ines, Christa. In più abbiamo vari tipi di pantaloni per bambini. Sono tutti modelli tecnicamente diversi l'uno dall'altro, pantaloni quasi su misura per ogni singola persona. Forse uno dei principali segreti di successo, come lei li chiama, risiede proprio nel fatto che chiunque può trovare nella nostra collezione il "suo" pantalone-su-misura ».

Ci interrompe la « capataz » del reparto-taglio. Le era stato detto che avrebbe dovuto spiegarmi alla base la differenza che c'è tra un modello e l'altro. Mi vengono i brividi. E poi? Come faccio io a spiegarlo al « popolo » questa differenza se non ne capisco niente?

No, meglio che Nevesport mandi a Varna le sue « specialiste » della moda, tanto per restare nel tema della specializzazione. Per far conoscere al pubblico le impercettibili e sostanziali differenze che esistono tra un modello e l'altro di pantaloni, capi d'abbigliamento che a me, profano, sembrano in ogni caso gli uni uguali agli altri. Semmai, quando ho notato qualche differenza, è stato portandoli: nei miei movimenti più o meno liberi, più o meno legati.

LUCIO ZAMPINO

I TESSUTI DEL 1970

Al Mitam, una mostra specializzata che presenta in anteprima assoluta i tessuti del futuro, abbiamo scoperto con due anni d'anticipo le « carte » della Mectex, una delle più prestigiose industrie tessili per il settore sportivo.

di MARIOLA FURCHT
e MAGDA ROSSI

Chi si occupa di moda in Italia, non può esimersi dall'annuale incontro con il M.I.T.A.M., dove vengono presentati i tessuti novità di tutte le maggiori ditte produttrici. Nel caso che all'interesse generico per la moda si aggiungesse quello più specifico per le sue applicazioni agli sport invernali, i tessuti debuttanti alla mostra, hanno quest'anno un unico marchio: il « Mectex ».

Siamo andate a questa fiera specializzata per incontrare il titolare dell'unico stand allestito con materiale adatto alle confezioni sportive per lo sci, e per esaminare, vedere, palpare gli articoli del suo campionario. Sono i tessuti che daranno vita, nella stagione 1969-'70, ai raffinati ed eleganti modelli di pantaloni e giacche a vento prodotti dalle più quotate ditte di confezioni sportive nazionali e non soltanto nazionali. Basti dire che la Mectex annovera tra la sua clientela nomi come la Belfe, la Cieffe, la Colmar, la Elle Esse e la La Font, tra i più prestigiosi in Italia; e all'estero: la Bogner, tedesca; la Mossant e la Fusalp, francesi e la svizzera Stromeyer.

Il signor Fassi ci ha accolte allo stand, incarna il perfetto tipo del s.m.m., sigla che sta ad indicare una raggiunta posizione di prestigio e di successo attraverso un iter spesso difficile da percorrere e che richiede doti di eccezionale tenacia e perseveranza in un campo dove emergere non è facile: alla lettera, un autentico self made man.

Prima di addentrarci nel campo tecnico,

(*segue a pag.* 50)

Giacca a vento in lilion semilucido, « spalloni » trapuntati in seta, cinturini ai fianchi regolabili. Il modello è della Colmar di Monza e viene realizzato in trentasei diversi colori.

49

Meraklon®

Si vede subito che ha « grinta ». E non dal viso, nascosto dagli occhiali. La grinta la dà questa camicia sprint. Una camicia Meraklon, che va bene per tutti gli sport, anche per quelli invernali. Una camicia da competizione, comoda e pratica. Quando si deve lavare, si lava facile e asciuga in un baleno.

camiceria sportiva

S. & F. Cappellato

® marchio registrato della Polymer S.p.A. attrezzi sportivi Ravizza

POLYMER GRUPPO MONTECATINI EDISON

sun'day

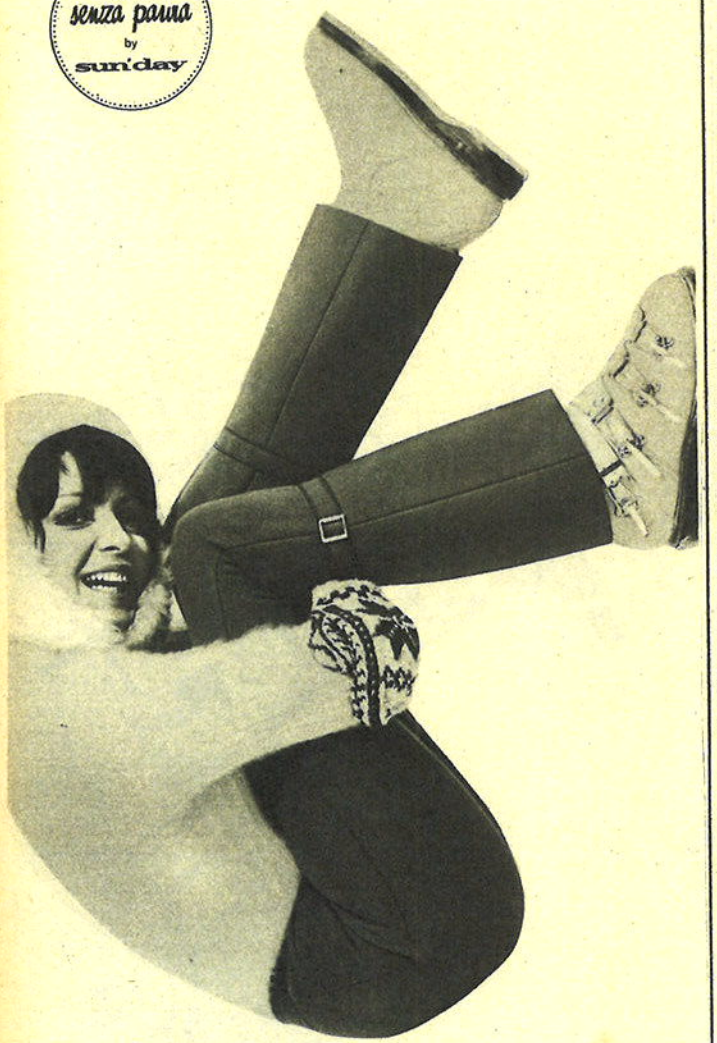
Quest'anno potete scegliere i
vostri SUN'DAY confezionati con
SKIFANS il tessuto favoloso per lo sci
Caldo e confortevole come
nessun'altro, SKIFANS è tanto elastico
che un metro può allungarsi fino
a 1,68!
Indossate SUN'DAY e vi sentirete
liberi sulla neve per la prima volta.

alta moda sulla neve

Scotchgard

Tessuti
senza paura
by
sun'day

Con SUN'DAY niente paura
di bagnarsi se nevica o se le cadute
sono un po' troppo frequenti...
Niente paura anche se lo skilift
vi ha macchiato di grasso.
L'acqua non passa e lo sporco non
penetra, perchè i pantaloni SUN'DAY
sono protetti con SCOTCHGARD.



sun'day

Sun'day International srl - 39100 Bolzano - via Portici 46

I TESSUTI DEL 1970

SEGUITO

chiediamo al nostro interlocutore di farci in breve la storia della sua azienda.

L'atto di nascita porta come data ufficiale il 1960, ma, come si intuisce facilmente, le sue premesse tecniche hanno origini più remote e affondano le loro radici negli anni in cui il titolare della Mectex, allora tecnico di una nota casa tessile italiana, accumulava una solida esperienza e, come si dice più familiarmente, 'si faceva le ossa'.

Finalmente dodici anni fa, la prima affermazione personale: il fortunato lancio sul mercato nazionale del tessuto elasticizzato per pantaloni da sci, sperimentato fino a quel momento solo dai francesi e dagli svizzeri.

Nel 1960 i tempi erano maturi per muovere i primi passi nel non facile mondo dell'industria. Da allora fino ad oggi la storia del Mectex è quella di una famiglia impegnata a rafforzare una posizione faticosamente conquistata e a raggiungere un medesimo obiettivo che si può sintetizzare in una parola: qualità. Sta forse in questa coesione — animata a volte da contrasti ed accese discussioni che si protraggono per molte ore. — più che in qualche formula non rivelata, — il segreto della continua ascesa di questa azienda a conduzione familiare. Ogni membro della famiglia vi collabora secondo la sensibilità che gli è propria, l'esperienza acquisita e la specializzazione tecnica a cui appartiene: i genitori e il figlio sono periti tessili, mentre alla signorina Fassi, quale perito industriale in lingue, spetta il compito di tenere i contatti con l'estero.

E vediamo quali sono le proposte della Mectex per l'inverno 1969-70, passando in rassegna il campionario battezzato « dei Mondiali » e veramente ispirato, quanto a funzionalità e requisiti pratici, alle esigenze dei veri sportivi. Tra gli articoli presentati in questo campionario, la serie « Superflex » per pantaloni da sci (si tratta di ben undici tipi di tessuti, elastici in un senso o nei due sensi) si avvale per le materie prime di lycra, lana, mistilana e dralon. Tra questi primeggiano, a nostro avviso, il « Superflex Grenoble » antifrizione, con effetto lucido, appositamente studiato per competizione e realizzato in una vasta gamma di sedici tinte; un tipo similare, il « Superflex Santa Cristina », realizzato nella medesima gamma cromatica ma in tessuto diagonale; il « Superflex Selva », tricotine in lycra e dralon; una gabardine lycra lana denominato « Superflex Valgardena »; il « Superflex Siusi » in lycra lana, con elegante effetto double face; il « Superflex Olympic » tricotine in lycra lana; il « Superflex Q N », tricotine in lycra misto lana e il « Superflex Z » realizzato nella medesima composizione ma caratterizzato da armatura diagonale ed ancora il « Superflex spigato P » in lycra misto lana, che trova largo impiego anche nella confezione di pantaloni fantasia.

E' interessante notare come ad ognuno di questi tessuti sia stata applicata una formula differenziata da ogni altra composizione, armatura o dato tecnico. Nel « Superflex Grenoble » e nel « Superflex Santa Cristina, per esempio, a differenza che negli altri tessuti, entrano in composizione tre elementi: lycra, nylon brillante e mistolana.

Gli altri, invece, si estendono su una gamma più vasta di colori, trentuno per ogni tipo, per l'esattezza.

L'operazione tintura, particolarmente elaborata e studiata con estrema cura, merita una nota a parte. Le tinte vengono scelte sulla carta-campionario fornita dalla ditta francese Carda Curon, specializzata nella compilazione e fornitura delle tinte novità per l'anno-moda in corso e per quello seguente.

La carta delle tinte viene corredata di un altro campionario, dalle colorazioni identiche a quelle proposte, che consentirà alle tintorie di tessuti di eseguirne la perfetta riproduzione. La fornitura della Carda Curon è molto costosa e sono poche le ditte italiane che vi ricorrono. Che la Mectex faccia parte di questo ristrettissimo numero, conferma ancora una volta l'impegno e la larghezza di mezzi impiegati che caratterizzano tutta la sua produzione.

Tra tutti i tessuti elaborati dalla Mectex, l'asso nella manica è il « Superflex Ortisci » bielastico, che ha richiesto ai tecnici ben quattro anni di studio. I requisiti di perfetta aderenza che questo tessuto conferisce ai modelli di pantaloni, ne armonizzano la linea e la conseguente abolizione di banda elastica, il cui inserimento comporta, tra tessuto e mano d'opera, una maggiorazione media di 2500 lire per paio.

I tessuti realizzati in precedenza dalla Mectex in composizione di fibre sintetiche, non avevano ancora raggiunto un grado soddisfacente di coibenza e di peso: si passò quindi a studiare l'impiego di un nuovo filato sintetico, a fibra corta, che potesse dotare il tessuto, non solo di elasticità nei due sensi, ma anche di potere coibente pari a quello della lana e di maggiore consistenza, quale ne richiede la confezione di pantaloni da sci. La compattezza del tessuto ricavato da questo filato, è inoltre dovuta alla lavorazione su telai di tessitura anziché su quelli da maglieria. Particolarmente vantaggioso per gli sportivi, il procedimento Zepel con cui vengono trattati tutti i tessuti per essere resi oleo ed idrorepellenti.

I tessuti per giacche a vento si possono essenzialmente riassumere in due tipi. Il primo, il « Nylon plume 40 », elaborato con titoli finissimi della Lilion Snia, richiama molto i nylon plume francesi per impalpabilità e la leggerezza apparenti a cui fanno riscontro la resistenza all'uso e un alto valore protettivo dalle infiltrazioni d'aria, dovuti questi ultimi, alla lavorazione molto fitta, sia nel senso della trama che in quello dell'ordito. I colori variano su trentaquattro diverse e indovinate sfumature. L'altro tessuto e cioè il « Nylon plume ombré », è di grande effetto per le sue tinte degradanti con ritmo simmetrico, dalla cimosa al centro della pezza e quindi da questo punto all'altra estremità. La sovrapposizione di eleganti disegni geometrici su fondo degradante ha ispirato raffinati modelli di giacche a vento a stretch.

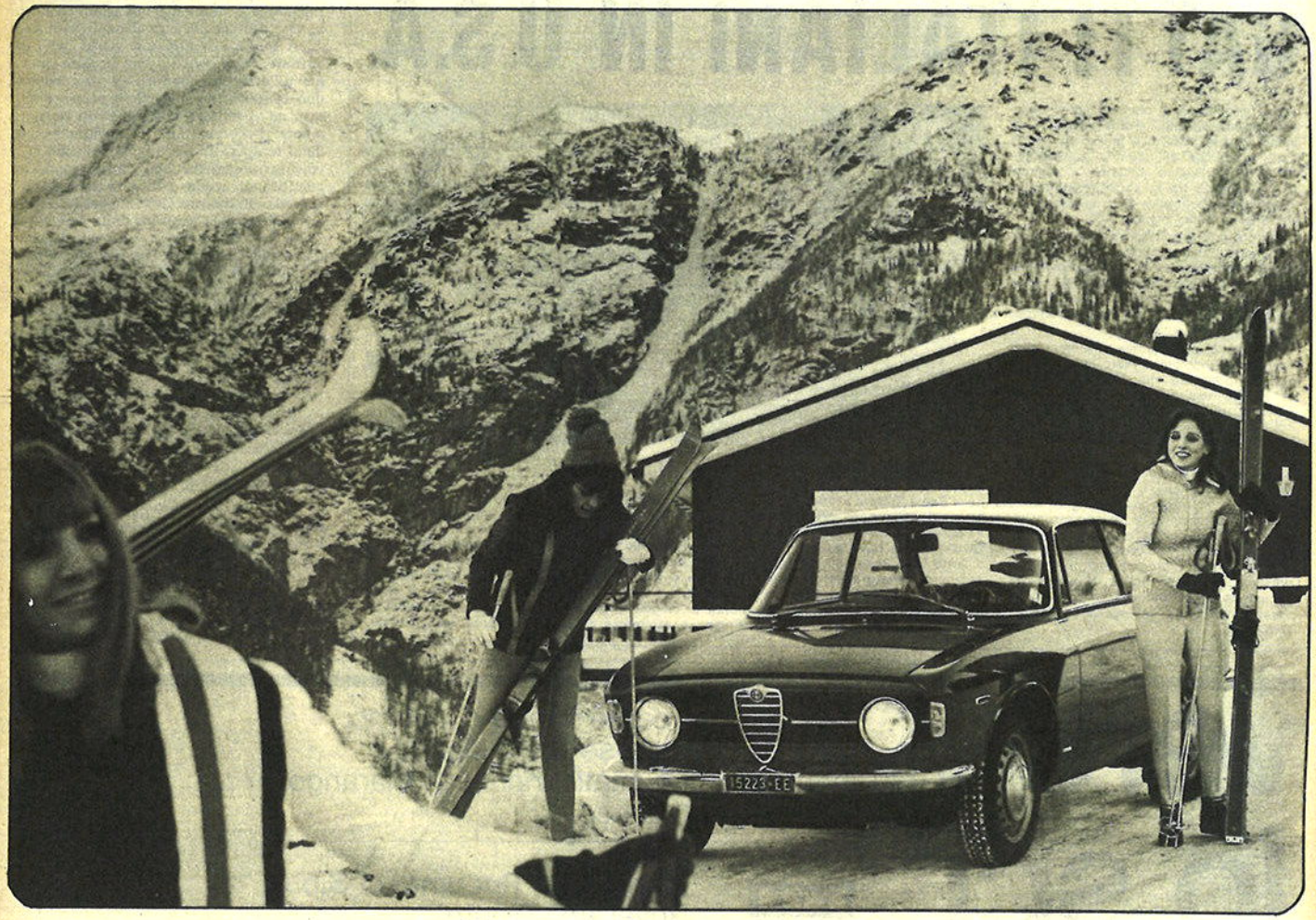
M. FURCHT • M. ROSSI

Giacca corta in tessuto lilion elasticizzato ed imbottito. Il modello ha riporti al collo, alla vita e alle maniche e rinforzi imbottiti speciali sulle spalle per il trasporto degli sci. È una realizzazione « Colmar ».

Combinazione per l'alta velocità. Questo sportivissimo modello già adottato dai campionissimi del « Kilometro Lanciato » è ora messo in vendita in tutti i più qualificati negozi di articoli sportivi. Il tessuto adottato è il « Thermospeed due », realizzato in lilion e presentato in una vasta gamma di vivacissimi colori. Modello Colmar.

NEVESPORT MOTORI

Gomme normali o gomme-neve? Gomme chiodate o catene? Con l'avvicinarsi dell'inverno ritornano di attualità tutti i problemi dell'auto in montagna. Con questo servizio Nevesport Illustrato riprende il dialogo con gli sciatori-automobilisti per rendere più sicuri, con utili e pratici consigli, i viaggi verso i campi di neve.



di LUIGI BRAMBILLA

L'AUTO VESTITA DI GHIACCIO

Quattro gomme, adatte alle condizioni della strada che devono percorrere, sono la cosa più importante di inverno per la montagna. Ogni tipo di fondo stradale, sia asciutto, bagnato, innevato, o ghiacciato, deve essere superato senza eccessivi inconvenienti, se non quello di un procedere più cauto a mano a mano che si avvicendano i tipi di fondo suddetti.

Vi sono pneumatici normali le cui caratteristiche sono tali da renderli adatti anche alla marcia su uno strato sottile di neve fresca. Se lo strato di neve è più spesso, questa riempie facilmente le scanalature del battistrada, e limita notevolmente l'aderenza. In commercio vi sono pneumatici speciali, comunemente chiamati da neve, con profonde scolpiture atte ad eliminare l'inconveniente precedente. Se la neve forma uno strato compatto, o la strada è ghiacciata, con i pneumatici precedenti la guida diventa insicura, e la partenza da fermo in salita risulta difficile, se non impossibile.

Le catene e le gomme chiodate risolvono a questo punto il problema.

Le prime trovano posto nel bagagliaio, e bisogna applicarle quando la strada comincia ad essere innevata, perché, se usate su fondo normale, rovinano il pneumatico e si usurano. Le catene si possono applicare a tutte le quattro ruote, ma normalmente si applicano solo alle ruote motrici. Ve ne sono in commercio di tipi svariati, più o meno efficaci a seconda della complessità delle maglie e del loro disegno; ma anche quelle più semplici sono già sufficienti a far partire la vettura sul ghiaccio e in salita.

Le gomme chiodate, che vanno usate in numero di quattro per non avere squilibrio di tenuta tra l'asse anteriore e quello posteriore o viceversa, si possono usare normalmente su ogni tipo di strada. Esse però limitano la velocità massima della vettura, che comunque non può superare i centotrenta chilometri orari, modificano leggermente la tenuta di strada, e allungano gli spazi di frenata, ma si fanno valere sul ghiaccio e sulla neve.

Anche con l'impiego di pneumatici adatti alle peggiori condizioni stradali, la macchina deve comunque essere trattata con più attenzione del solito: niente accelerate, frenate, o sterzate brusche, e cambi di marcia con innesto strappato, che potrebbero comprometterne la stabilità con conseguenti slittate e sbandamenti.

Il freddo della montagna d'inverno, colpisce l'auto e fa sentire la sua influenza sull'impianto elettrico, sulla lubrificazione del motore e degli organi di trasmissione, sull'impianto di raffreddamento e sulla carburazione.

All'atto dell'avviamento la batteria deve erogare una scarica di corrente elevata per accendere il motore. Col diminuire della temperatura, per prima cosa

L'AUTO VESTITA DI GHIACCIO

SEGUITO

le condizioni di avviamento del motore termico sono più difficili, e la scarica è così richiesta per un periodo più lungo del normale; in secondo luogo la capacità della batteria, cioè la possibilità di una scarica violenta prolungata per un certo tempo, diminuisce. Queste due cause concorrono a rendere meno efficiente la batteria, che deve perciò essere in ottime condizioni affinché, pur sollecitata oltre il normale, non si esaurisca, impedendo così l'accensione del motore.

Con l'abbassarsi della temperatura tutti gli olii diventano più densi. In previsione quindi di temperature molto basse bisogna usare olii molto fluidi, normalmente classificati con i numeri SAE 20, 10, 5, in ordine crescente di fluidità. Con questi tipi di olio la partenza a freddo è facilitata perché l'attrito risulta minore. Normalmente gli olii lubrificanti del cambio e del differenziale sono già previsti per funzionare bene anche a temperature molto basse. Nel cambio si noterà comunque un indurimento per i primi chilometri di marcia.

Per le vetture dotate di raffreddamento ad acqua, non bisogna dimenticare l'uso dell'antigelo in quantità sufficiente ad evitare ogni pericolo di congelamento che danneggerebbe tutto l'impianto. Un buon antigelo aggiunto nella proporzione del 30 % rispetto al contenuto d'acqua di raffreddamento, impedisce alla stessa di gelare anche a temperature che raggiungono i meno venti gradi centigradi circa.

Comunque col freddo il motore impiega più tempo per portarsi in condizioni di regime: per funzionare bene esso ha bisogno che la temperatura dell'acqua, o dell'aria per i motori così raffreddati, raggiunga e mantenga un valore costante, che per l'acqua è di circa ottanta gradi. A motore freddo una parte del carburante, immesso dal carburatore assieme all'aria nei condotti di aspirazione, non evapora: la miscela è perciò difettosa ed il motore non funziona regolarmente. Per facilitare il raggiungimento della temperatura di regime, vi sono valvole termostatiche che diminuiscono le quantità di acqua o di aria passanti attraverso il motore. Per sopperire al difetto di miscela, causato dalla condensazione del combustibile sulle pareti ancora fredde, questa viene arricchita di carburante attraverso il cosiddetto starter, che può essere automatico, o, se da azionarsi a mano, va escluso appena il motore ne può fare a meno. In totale il freddo rende più gravose le condizioni di funzionamento del motore, aumentando usure e corrosioni, dovute a maggiori attriti e condensazioni di sostanze chimicamente aggressive.

Anche gli accessori hanno bisogno di cure: spazzole dei tergicristalli non rovinate, che aderiscano perfettamente al parabrezza eliminando ogni traccia di neve o ghiaccio; lavavetro efficiente, al liquido del quale si sarà aggiunta una soluzione antigelo; impianto di riscaldamento interno funzionante, non solo per aiutare i due accessori precedenti e migliorare la visibilità, ma anche per un comfort dei passeggeri.

LUIGI BRAMBILLA

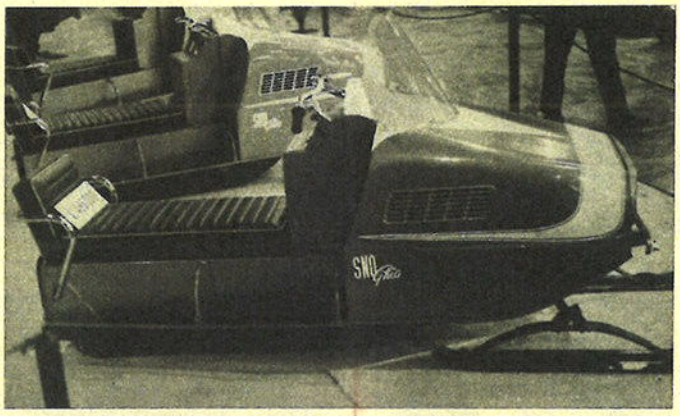
GATTI ITALIANI IN U.S.A.

Una commessa di diecimila gatti delle nevi, altrimenti detti « Snow-cats », per il valore di due miliardi e mezzo di lire, è stata assegnata all'industria automobilistica Iso di Bresso (Milano), a seguito di un accordo tra la società americana The Rowan Controller Co., la carrozzeria Ghia e la Iso s.p.a.

Le previste grandi possibilità di introduzione sul mercato degli Stati Uniti e del Canada, hanno indotto la Rowan e la Ghia a rivolgersi alla Iso per la progettazione tecnica, messa a punto e costruzione di questo particolare veicolo delle nevi.

Illustrando alla stampa i termini dell'accordo, l'ingegnere Piero Rivolta Barberi, ha precisato che dagli stabilimenti di Bresso usciranno « Snow-Ghia » al ritmo di una cinquantina al giorno, per cui l'intero primo ordine occuperà gli impianti e le maestranze per quasi un anno.

Nei programmi commerciali delle due grandi aziende italiane, Iso e Ghia, c'è naturalmente anche il mercato europeo con l'Italia in primo piano. I gatti delle nevi da moltissimi anni trovano largo impiego in America. Da noi questa singolare motoslitta — nonostante siano arrivati da tempo i primi prototipi — rappresenta quasi una novità. Non bisogna comunque essere indovini per capire che essa troverà largo impiego a brevissima scadenza.



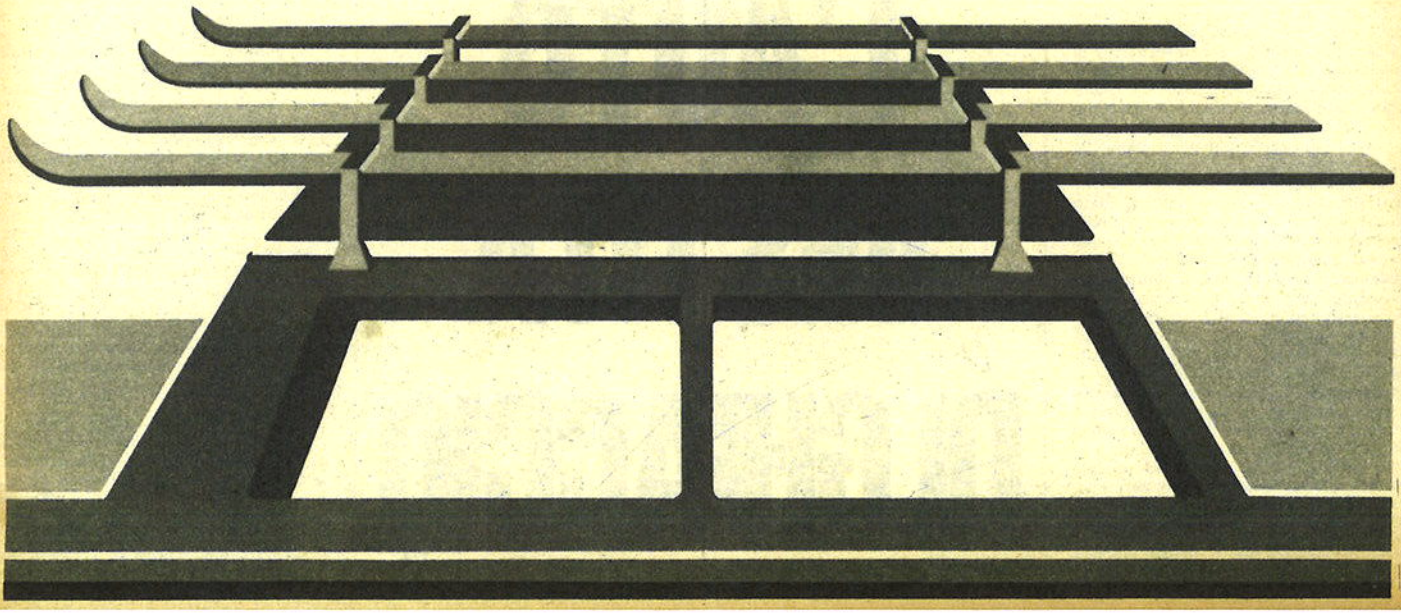
Lo « Snow Ghia » prodotto nelle officine Iso Rivolta di Bresso è posto in vendita sul mercato italiano al prezzo di lire 450.000. Il veicolo è dotato di un motore Sachs « Stamo 290 » a due tempi; ha un solo cilindro e sviluppa una potenza massima di 20 CV SAE a 5500 giri al minuto. Lo « Snow Ghia » è lungo 2420 millimetri, alto 1100 e largo 760. Pesa 165 chilogrammi e si muove per trasmissione ad innesto centrifugo dotato di variatore automatico e riduttore a doppia catena. La direzione del mezzo è mantenuta da due sci metallici comandati a manubrio. La velocità massima è di circa 70 chilometri ora. Si muove per mezzo di cingoli di gomma rinforzati con traversini di acciaio per « mordere » meglio la neve e arrampicare più sicuramente sul ghiaccio.

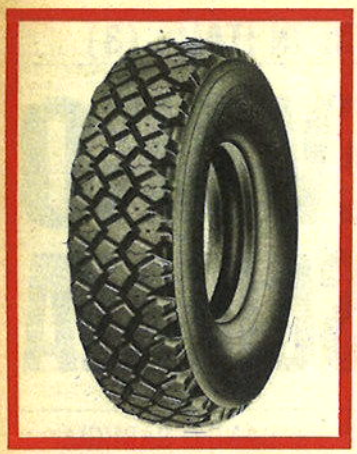
verso lo sci

Senza timori per le strade d'inverno.
Partire e tornare sereni e sicuri
montando pneumatici rinnovati Marangoni
da neve o chiodati.

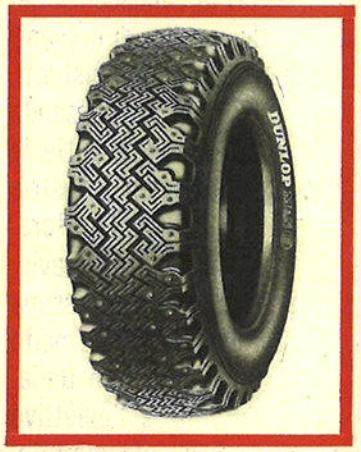
Marangoni Pneumatici S.p.A.
Rovereto (Trento)

abp bolognesi M67-25

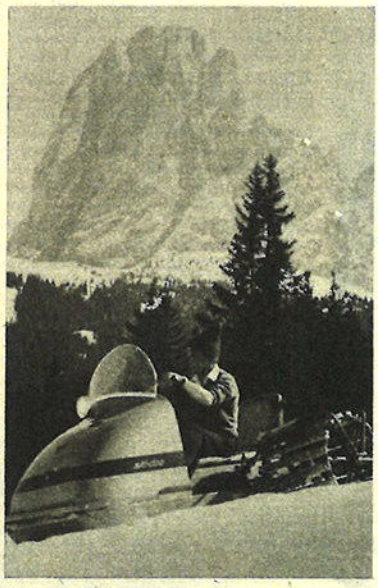




Nelle due foto sopra, un modello degli pneumatici-neve della Michelin. Si tratta dello « XN » e questa « N » sta a significare, appunto, neve. A sinistra il modello «XN» nella versione senza chiodi, a destra lo stesso modello con chiodi. Nelle foto sotto: a sinistra la tradizionalissima, ma sempre efficace, catena; a destra uno speciale modello di gomma-neve della Dunlop.



Il re delle motoslitte **"SKI-DOO"**



BOMBARDIER-LOHNER

MOTOSLITTA « SKI-DOO » Modello RD A DUE CINGOLI CON:

- MOTORE ROTAX - 20 CV (SAE)
- CAMBIO AUTOMATICO
- FRENO A DISCO
- SEMPLICE COSTRUZIONE
- FARO anteriore e FANALE post.
- GANCIO PER TRAINO

« SKI-DOO » GARANTISCE:

- MASSIMA STABILITA'
- MASSIMA FUNZIONALITA'
- MASSIMA ROBUSTEZZA

AGGIUNTA RULLI BATTIPISTA:

- LARGHEZZA 2 metri

E PER L'USO SPORTIVO: « SKI-DOO » MODELLO R. DA UN CINGOLO

TUTTI I VANTAGGI CON «SKI-DOO»

IMPORTAZIONE ESCLUSIVA:

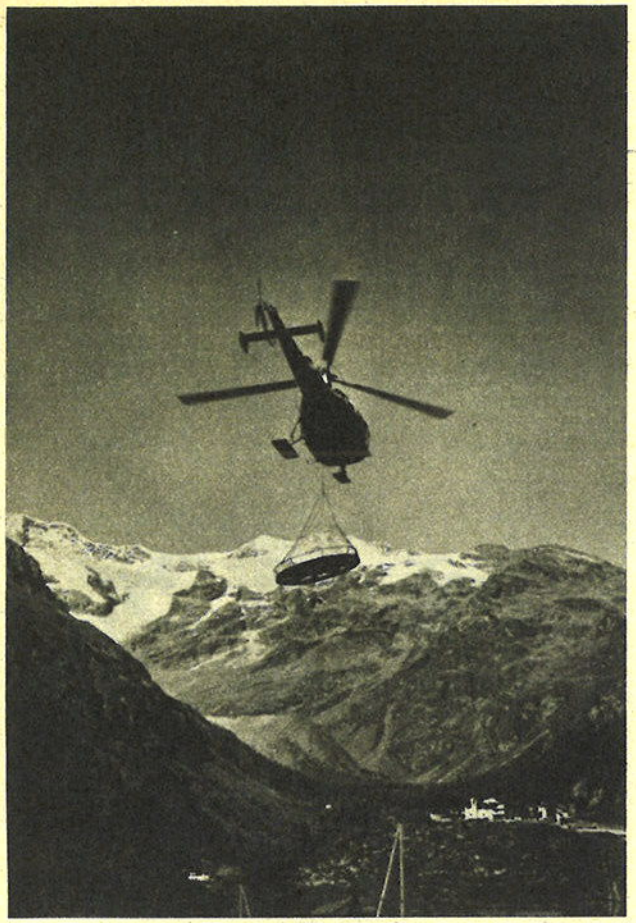
INTERCOM Rappresentanze Industrie Internazionali
DOTT. D. LEITNER 39049-VIPITENO (Bolzano)

SCIOVIE SEGGIOVIE TELECABINE FUNIVIE

"IMPIANTI SICURI E MODERNI"

LEITNER

Officine Meccaniche e Fonderie
LEITNER S.p.A. VIPITENO (BZ)
Telefono 65208-65517



Abbiamo trasportato i materiali per le sciovie « Castore » e « Polluce » (due impianti scioviari abbinati con portata complessiva di 850 persone all'ora) dal piazzale di partenza della Funivia ISAG di Gressoney La Trinité fino a picchetto nella zona del Lago Gabiet in due ore e mezza. In tale periodo di tempo si sono perciò trasportati circa 18 mila chili di materiali su quattro chilometri di distanza sviluppata e con un dislivello di 550 metri. Nella illustrazione, l'elicottero mentre sta portando una delle due pulegge motrici, del diametro di 2 metri e mezzo.

Sciovie
Seggiovie
Cabinovie

TECNOSCI
s. r. l.

10100 AOSTA
Via Tourneuve 7
Tel. (0165) 2035

GLI IMPIANTI A FUNE IN ITALIA (3)

CARLEVARO E FANTASCIENZA

« Nevesport Illustrato » allo scopo di facilitare ai suoi lettori la conoscenza dei diversi tipi di impianti di risalita oggi esistenti, sta passando in rassegna tutte le principali industrie del settore. Carlevaro & Savio, una ditta affermatissima in America e molto conosciuta in Italia, è l'obiettivo di questa puntata.

di DANILO SARUGIA

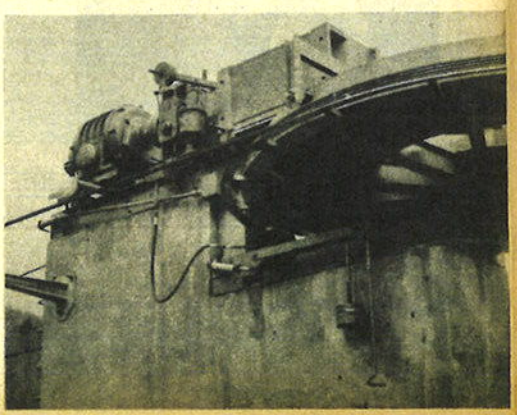
Rubiamo ai caroselli TV uno slogan di successo: un nome che è una garanzia. Carlevaro & Savio vuol dire garanzia. Garanzia e sicurezza. La ditta torinese, con 48 seggiovie biposto costruite (di cui 46 all'estero), oltre a vantare nel ramo specifico una grandissima esperienza, possiede uno dei tre sistemi di telecabina automatica più diffusi nel mondo.

Subito alcuni dati che vi daranno una idea dell'importanza e della serietà della Carlevaro & Savio: ben trentatré telecabine ad agganciamento automatico sono state costruite o sono in costruzione secondo i suoi brevetti, e si calcola in circa 100 milioni il numero di passeggeri finora trasportati da questi impianti. Cioè le popolazioni di Italia e Francia messe assieme.

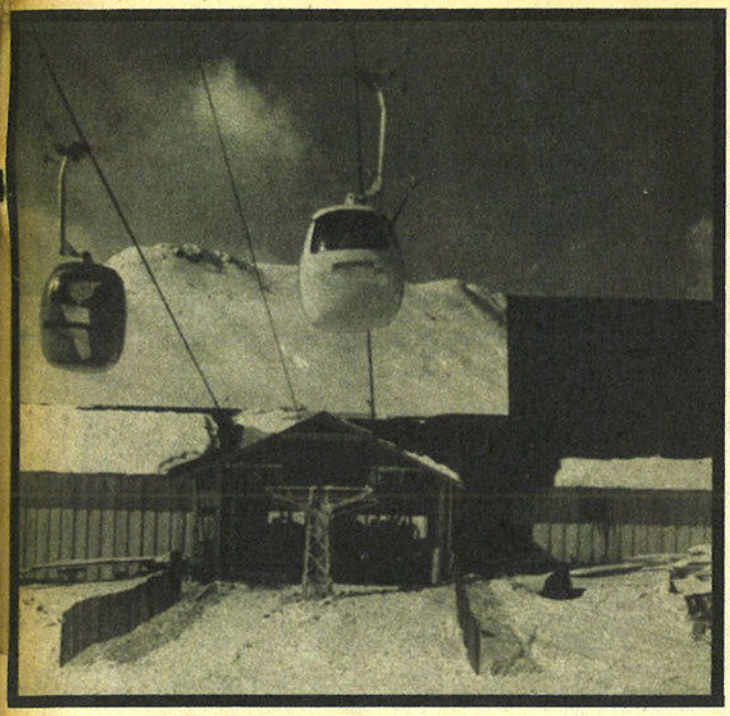
Carlevaro & Savio sono stati i primi realizzatori di seggiovie in Italia: cominciarono la loro attività nel 1946. Le soluzioni costruttive adottate in quel lontano dopoguerra fecero scalpore. Era la rivoluzione in tema di seggiovie. Risolti come per incanto i problemi tecnici riguardanti gli argani, i dispositivi di tensione, i morsetti di collegamento delle seggiole alla fune, le seggiole stesse, i rulli di linea, i sistemi elettrici di sicurezza. In alcuni casi queste soluzioni, benché brevettate, sono state adottate da altri costruttori e si ritrovano addirittura in... nuovi brevetti stranieri.

La Carlevaro & Savio è in pratica la sola ditta italiana del ramo operante negli Stati Uniti, il Paese dove la seggiovia è nata. Recentemente a Rutland, nel Vermont, i tecnici torinesi hanno progettato e costruito la trentatreesima seggiovia biposto americana. Queste le caratteristiche generali dell'impianto: lunghezza metri 1250; dislivello metri 390; portata massima su ciascun ramo: 1000 persone-ora; velocità di esercizio invernale: 2,5 metri al secondo; velocità di esercizio estivo: 1,9 metri al secondo; potenza: C.V. 170; numero seggiole biposto: 146; numero sostegni: 17; diametro fune: mm. 30; stazione motrice a valle; stazione tenditrice a monte; contrappeso: tonn. 23.

Anche un profano può facilmente intuire la maestosità dell'impianto, che è tra i migliori e più funzionali degli Stati



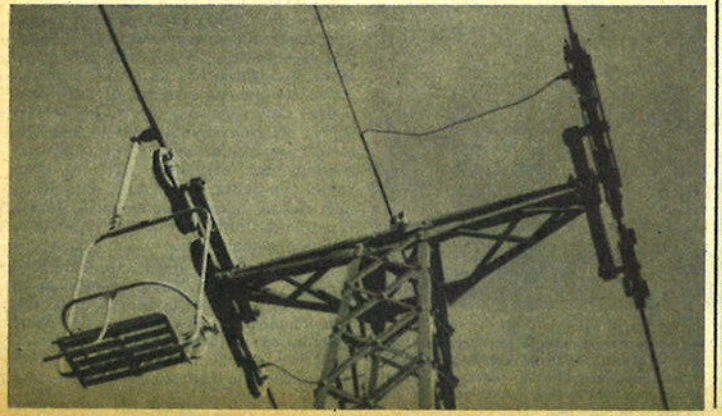
Sopra: la pedana di sbarco per seggiovie triposto di Carlevaro & Savio; nella foto a fianco: argano per seggiovia biposto con cambio di velocità. Nelle seggiovie ad alta portata, 1000 e 1200 persone-ora, la velocità deve rimanere costante per consentire al pubblico di valutare bene il tempo a disposizione per salire e scendere dalle seggiole; nella foto in basso nella pagina a fianco: un sostegno a traliccio della famosa ditta torinese. Si tratta di sostegni bullonati completamente smontabili e galvanizzati. I rulli sono montati su cuscinetti a sfere stagni oppure su cuscinetti a rulli conici



Ecco tre imponenti realizzazioni di Carlevaro & Savio. Sopra: telecabina triposto di Crested Butte, presso Aspen, Colorado; a sinistra: telecabina automatica biposto di Mt. Snow, USA, dotata di cabine per sciatori con gli sci allacciati; sotto: seggiovia biposto con seggiole munite di copertura ribaltabile (Windham, New York, USA). A Windham Carlevaro ha anche costruito una seggiovia triposto con una portata di 1800 persone ora.

Uniti. L'intero macchinario della seggiovia, veicoli e fune compresi, è stato fabbricato in Italia dalla Carlevaro & Savio e fornito a tempo di record: quattro mesi. Il collaudo, eseguito dal Department of Industrial Relations dello Stato del Vermont, è stato condotto assumendo un peso medio di kg. 90,5 e applicando alternativamente sul ramo in salita e su quello in discesa 13,2 tonnellate di zavorra. E' giusto, quindi, affermare che la Carlevaro & Savio ha fatto molto per lo sci americano. Un po' di merito dello sbalorditivo sviluppo di questo sport di massa, laggiù, è anche suo.

Nessuno è profeta in patria? La ditta torinese smentisce il detto popolare, se è vero — come è vero — che il primo progetto di seggiovia biposto installata in Italia è firmato proprio da lei. L'elenco degli impianti della Carlevaro & Savio costruiti sulle nostre montagne è lun-



Carlevaro & Savio

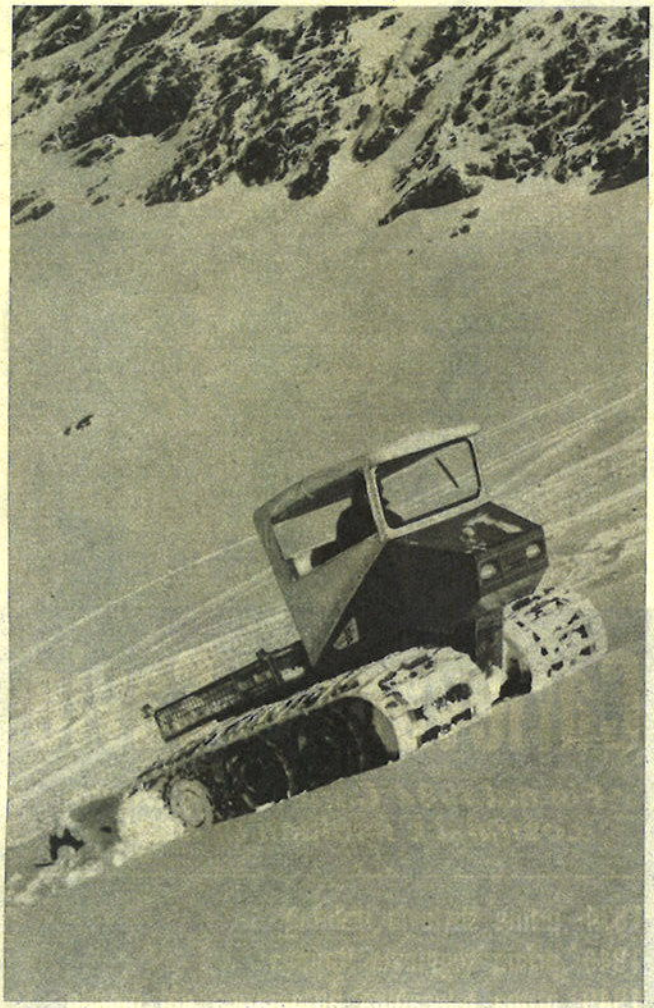
Fin dal 1934 Carlevaro & Savio costruisce impianti di risalita

1934: prima slittovia italiana
1946: prima seggiovia italiana
1949: prima telecabina automatica del mondo
1957: prima seggiovia biposto italiana, costruita in U.S.A.
1963: prima telecabina quadriposto italiana, costruita in U.S.A.
1964: prima seggiovia triposto italiana, costruita in U.S.A.
1964: prima telecabina « con gli sci », costruita in U.S.A.
1967: prima seggiovia biposto costruita in Italia
1968: prima telecabina « con gli sci » costruita in Europa: CHAMONIX - Francia.

CARLEVARO & SAVIO - FUNIVIE
10128 - Torino, Via S. Secondo, 43
Telef. 58.71.42 - Telegr. TELECAR

ISERAN

BATTIPISTA



non prometto *MIRACOLI*
non vado *DOVUNQUE*
ma batto le *PISTE*

La s.p.a. S.A.T.I.T. di Tarvisio ci ha scritto:

« Per vostra soddisfazione vogliate comunicare al vostro collaudatore che siamo riusciti a superare il famoso muro della pista B del Priesning. Le piste pertanto non offrono in condizioni normali ostacoli all'ISERAN e poichè le nostre piste non sono tra le più facili ciò può venire inteso come serio apprezzamento ».

MANCINI

MACCHINE SPECIALI PER LA NEVE

20123 MILANO - Via S. Vittore, 45 - Tel. 48.75.59

CARLEVARO E FANTASCIENZA

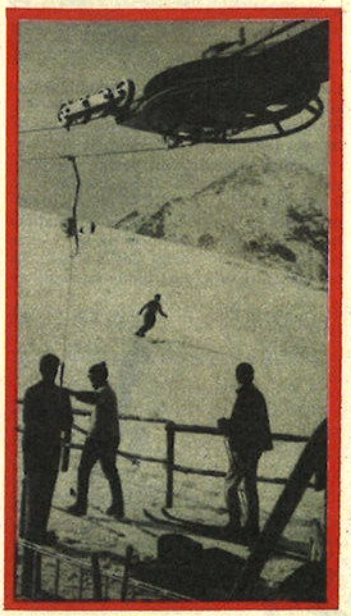
SEGUITO

go. Qualche nome? Vi accontentiamo immediatamente. Bormio, Bardonecchia, Folgaria, Aprica, Abetone, Brennero, Oropa, La Thuile, Frabosa, San Martino di Castrozza, Vigo di Fassa, Carezza, Roccaraso.

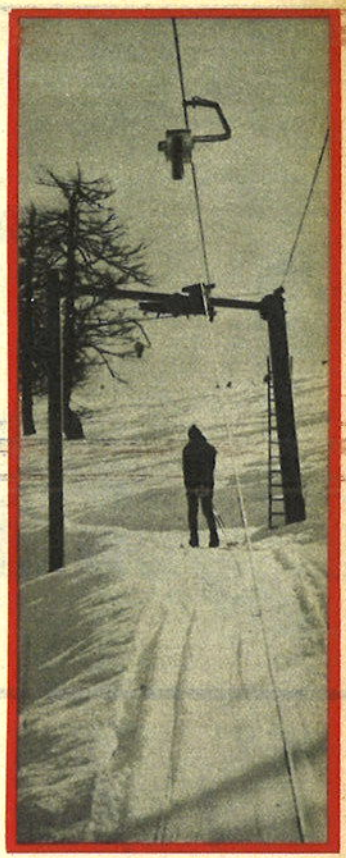
L'esperienza acquisita nella realizzazione di seggiovie biposto per le stazioni invernali americane, pone la Carlevaro & Savio su un indiscutibile piano di superiorità per questo genere di impianti. I suoi tecnici eseguono la messa a punto (il montaggio è solitamente effettuato dal cliente) ed assistono poi alla prima fase di esercizio pubblico. Nell'ufficio tecnico della ditta torinese, si parla oggi dell'uso di telecamere e monitors per la sorveglianza del funzionamento a distanza di tratti di linea e di intere stazioni funiviarie, di automazione completa delle rimesse delle cabine (il solo impianto americano di Killington possiede più di 50 convogliatori automatici ausiliari), di manovra a distanza mediante radioonde, di argani motori a comando elettronico, di servomeccanismi idraulici di tutti i tipi. Insomma, siamo al limite della fantascienza. Qualcuno dice che il futuro è già cominciato, ma per la Carlevaro & Savio il futuro sembra ormai un fatto compiuto.

Per tornare alla produzione USA segnaliamo che recentemente è stato costruito un tipo di seggiovia biposto che gli americani hanno battezzato « Microchair » perché comporta due o tre soli sostegni di linea ed ha una potenza aggirantesi sui 25 cavalli. Non traggano in inganno queste dimensioni ridotte: la portata è di 1200 persone l'ora!

La Carlevaro & Savio costruisce poche ma raffinatissime sciovie, dotate di un tipo di traino brevettato nel quale un freno progressivo a nastro, azionato dal peso dello sciatore, elimina del tutto lo strappo di avviamento. Quasi una magia. Non per niente il professor Carlevaro è stato soprannominato da un suo affezionato cliente ed estimatore, il conte Rivetti, il « mago delle funivie ».



Un sostegno ad angolo per sciovie Carlevaro & Savio. Mediante l'impiego di trainі antistrappo, è possibile realizzare sciovie per principianti aventi una velocità di oltre 2,8 metri al secondo.



La disposizione di sbalzo della puleggia motrice delle sciovie Carlevaro & Savio è stata adottata per dare al pubblico una visione completa del percorso dei trainі attorno alla puleggia e quindi un maggior senso di sicurezza.

Ed ora un po' di storia. La collaborazione tra il professor Ugo Carlevaro e il dottor Felice Savio cominciò nel 1934 a Cortina, dove quest'ultimo possedeva una concessione sul famoso terreno delle Tofane. Il giovane ingegner Carlevaro si era già fatto notare per aver realizzato la prima slittovia italiana, al lago del Mucrone. Gli avevano riferito che in Svizzera era entrato in funzione una specie di slittone per sciatori e di buon grado aveva accettato di progettarne uno per la Società Teleferiche Oropa, della quale era direttore. Savio controllò *de visu* lo slittone in funzione al Mucrone e volle ripetere l'esperimento alle Tofane. Cominciò così una delle più appassionanti attività che un uomo d'affari, e per di più sportivo, possa intraprendere. L'unione tra Carlevaro e Savio era cosa fatta.

La seconda guerra mondiale provocò una brusca interruzione nelle realizzazioni del formidabile tandem, ma non ne frenò lo slancio e l'entusiasmo. Vi ricordate il film « Serenata a Vallechiara »? Bene, a Carlevaro e Savio il vedere qualche inquadratura della seggiovia americana di Sun Valley fu più che sufficiente per realizzare un nuovo tipo di trasporto: la seggiovia, appunto. La denominazione « seggiovia » fu usata per la prima volta nel 1946, su progetto di Carlevaro. Oggi i Carlevaro sono due: il figlio Nanni, cui va gran parte del merito della notevole espansione della ditta, svolge all'estero, per molti mesi all'anno, un'attività composita: industriale, montatore, elettricista, agente pubblicitario, impalmatore di funi, progettista, esperto in ski-area planning.

Questa, a grandi linee, è la Carlevaro & Savio, un'azienda che è un modello di efficienza, con un'esperienza di quasi cinquant'anni e con giovani tecnici all'avanguardia in ogni branca della tecnica industriale. L'abbiamo detto: per la Carlevaro & Savio il futuro è oggi. Anzi, ieri.

DANILO SARUGIA

SCIARE IN CASA SUL TAPIS ROULANT

Sciare... in pantofole? A patto di avere una stanza abbastanza grande, potremo farlo a casa nostra con la nuova «pista artificiale rotante» che la fabbrica austriaca Kneissl ha installato nel suo «Ski-Center» di Vienna. La dinamica dello sci tradizionale è capovolta, ma i primi sciatori... sul posto assicurano che — in mancanza di neve — ne vale la pena.

Hanno tracciato — molto divertiti — le prime curve, Karl Schranz, Hias Leitner, Erik Schinegger, Heini Messner, Werner Bleiner e Rudi Sailer.

CIAK

ELICOTTERI IN VALGARDENA

Si era partiti con molte speranze e pochi mezzi, in Valgardena, per i «Mondiali» del 1970. Adesso i soldi sono arrivati, ed insieme sono arrivati i soldati del II Reggimento del IV Corpo d'Armata. Li si vede impegnati un po' dappertutto, in terra e per aria, sì, perchè si sono portati dietro anche due utilissimi elicotteri.

Stanno sistemando alla perfezione i percorsi delle prossime gare: eliminazione di ostacoli, sterramenti, messa in opera degli impianti complementari (attrezzature telefoniche ed elettriche). Progredisce bene anche il nuovo «Palazzo dello Sport».

Nelle foto, un elicottero impegnato nella posa di cavi telefonici; un sopralluogo alle piste da parte del presidente della FISI Conci e dei tecnici della FIS, Faure e Spiss.

RISO BIANCO

...di Carlo Alberto Ferretti

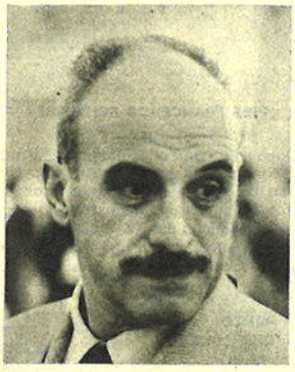
L'ISTRUTTORE — Non alzi la mano mentre sto spiegando. Farà dopo le sue osservazioni...

— Mi scusi... per caso ha visto passare un orso un po' arrabbiato? Sono sicuro di averlo ferito...

■ Campo di Plateau Rosà, domenica 20 ottobre: venti maestri di sci promuovono a pieni voti i nuovissimi KL3 CO. SKI.RE. La loro migliore caratteristica? Maggior tenuta e minor peso. Successo completo. Tanto che la CO.SKI.RE. ha deciso di proporre questi eccezionali sci a una clientela veramente qualificata, cioè ai soci di Sci Club. I prezzi, inutile dirlo, sono vantaggiosissimi. Prima zona-test di vendita è il Piemonte Valle d'Aosta. Questi i venditori fiduciari: Nella Sport (Aosta), Oberto Ezio (Caluso), Giordano Sport (Torino), Pizzoglio Giovanni (Torino), Chiale Rolando (Torino).

■ Nel moderno e funzionale Palazzo delle Esposizioni di Grenoble, aperto in occasione dei Giochi Olimpici, si terrà dal 1° al 5 marzo 1969 il XII Salone Internazionale degli Sport Invernali, strettamente riservato a fabbricanti e dettaglianti. Questa importantissima manifestazione radunerà 5.000 espositori, in rappresentanza di 1.500 marche di ventisei Paesi. L'anno scorso si registrarono oltre ottomila visitatori per un movimento di affari di circa 15 milioni di dollari.

■ Si intitola «Neige de Grenoble» il film vincitore del Gran Premio Città di Trento al 17° Festival della Montagna. Lo hanno firmato i francesi Ertaud e Langurtin. Racconta, in una serie di suggestive immagini, le ultime Olimpiadi d'Inverno. Indugia molto — molto validamente — su quanto può essere sfuggito allo spettatore troppo preso dai «big» dello sci.



ROSSIGNOL ITALIANA

Grossa novità industriale: la Rossignol diventa anche italiana! Il nuovo presidente è Luciano Nicola (nella foto), concessionario generale della società francese per il nostro Paese. La «Rossignol-Italiana» sta sorgendo nel Biellese, su un'area di 20.000 metri quadrati. Con molta probabilità, in occasione del MIAS (Milano, marzo) sarà presentato il primo sci Rossignor made in Italy.

LA FESTA DELLO STELVIO

Grande festa allo Stelvio il 6 ottobre scorso. Nel corso di una brillante cerimonia è stato ufficialmente inaugurato il nuovo Albergo Perego, gestito — come è noto — dal maestro Veri Confortola che è anche direttore della Scuola estiva di Sci Passo Stelvio, una delle più conosciute d'Italia. Nel corso del sontuoso banchetto offerto per l'occasione, hanno preso la parola il senatore valtellinese Athos Valsecchi, il parlamentare altoatesino Benedicter e il direttore della S.I.F.A.S. dottor Roberto Zazzi (nella foto). Constatato il costante miglioramento delle attrezzature turistico sportive esistenti nella zona, gli oratori hanno posto l'accento su quelli che saranno i prossimi sviluppi dello Stelvio.

COURMAYEUR MONTE BIANCO

6 FUNIVIE - 3 TELECABINE - 11 TELESKI - 30 GUIDE E PORTATORI - 40 MAESTRI DI SCI - 50 ALBERGHI - 40 PENSIONI - 1000 ALLOGGI - SCUOLA DI SCI - SCUOLA DI ALPINISMO

GHIONE SPORT

Corso Susa, 62 - RIVOLI - Telefono 95.09.94

OLTRE AL SUO VASTO ASSORTIMENTO DI ATTREZZI E ABBIGLIAMENTO PER LA NEVE

ANNUNCIA

CHE DAL GIORNO 30 OTTOBRE 1968 FUNZIONERA' IL NUOVO REPARTO

"ABBIGLIAMENTO SPORTIVO"

CON LE NUOVE CONFEZIONI IN LANA - PELLE - RENNA

RICORDA

la sua esposizione permanente di roulottes tende ed accessori per campeggio

LEUMANN - C. Francia, 358 - Tel. 788.166

SPORTIVI DA GHIONE SPORT IL MEGLIO AL GIUSTO PREZZO

RISERVATO AGLI ATLETI E SCIATORI LOMBARDI!

Cari amici,

Abbiamo iniziato una eccezionale e limitata vendita di abbigliamento sportivo e sci speciali, scelti accuratamente, delle migliori marche nazionali ed estere, a prezzi di particolare favore. Visitateci senza impegno! Atleti di primo piano sono a vostra completa disposizione per la perfetta e giusta scelta di ogni vostro acquisto!

Carlo Rigoldi

RIGOLDI SPORT

22036 ERBA (COMO) - C.so 25 Aprile, 123 - Tel. (031) 641129

ATTREZZI ED ABBIGLIAMENTI PER TUTTI GLI SPORT - SCONTI SPECIALI!

GAZZETTINI REGIONALI

PRESCIISTICA A TORINO

La Società Ginnastica di Torino ha organizzato, presso la palestra di via Magenta 11, un corso di ginnastica presciistica diretto dalla professoressa Alma Dalmasso. Le lezioni, che si concluderanno a fine novembre, si svolgono il martedì e il giovedì in due turni dalle ore 20,15 alle 22,15. Per informazioni e iscrizioni rivolgersi alla segreteria della società tutti i giorni dalle 15,30 alle 19,30.

ALMA DALMASSO

I FONDISTI DI ANGELO GENUIN

PIER FRANCESCO SCHIERAU

FELICE DARIOLI

Dopo un controllo medico effettuato presso la Clinica del dottor Quarenghi a San Pellegrino, la squadra nazionale B di fondo ha sostenuto un robusto allenamento atletico, dal 18 al 29 ottobre, a Falcade, sotto la guida dell'allenatore Angelo Genuin. Erano presenti questi atleti: Luciano Bulliano, Renato Chiocchetti, Felice Darioli, Liviano De Bernardini, Giorgio Goretti, Serafino Guadagnini, Mario Rossi, P. Francesco Schierau, Vincenzo Vittori, Francesco Zanon, Carlo Favre, Alberto Fiori, Attilio Sandrini, Marziano Weber ed Ernesto Zanon.

LE CATEGORIE DEI GIOVANISSIMI

La presidenza nazionale della Fisi ha stabilito i limiti di età per le varie categorie federali. La novità riguarda l'abolizione di una delle due categorie «cuccioli», che ora è divenuta unica. Questa la suddivisione: cuccioli: nati negli anni 1959 e 1960 per lo sci alpino (maschile e femminile) e per il salto; ragazzi: nati negli anni 1955 e 1956 per lo sci alpino (maschile e femminile), per il fondo (solo maschile) e per il salto; aspiranti: nati negli anni 1953 e 1954 per lo sci alpino (maschile e femminile) e per il salto; juniores: nati negli anni 1950, 1951 e 1952 per lo sci alpino (maschile e femminile), per il fondo (maschile e femminile) e per il salto.

LO SCI CLUB MANTOVA SUL PLATEAU ROSA'

Con la disputa della Coppa Dugoni di slalom gigante maschile e femminile, si è conclusa nei giorni scorsi a Cervinia la « settimana di sci » organizzata per i suoi associati dallo Sci Club Mantova a Cervinia-Plateau Rosà. La gara è stata vinta dal giovane Peppino Zaminelli, che già si era messo in luce nella Coppa Pellissier. Nelle altre categorie affermazioni di Paolo Orecchia e Alessandro Finzi. Per l'organizzazione ha collaborato con lo Sci Club Mantova la Scuola Nazionale di Sci di Cervinia. Ecco i risultati:

Categoria Seniores: 1. Zaninelli Peppino, 41"2; 2. Cantarelli Luciano, 42"8; 3. Filippi Filippo, 43"8; 4. Carlini Giorgio, 46"2; 5. Guidetti Mario, 49"3; 6. Bajocchi Ermes, 50"7; 7. Malacarne Alberto, 59"7; 8. Fontanesi Enzo, 1'10"7; 9. Menozzi Fausto, 1'29"1; 10. Vioni Oronte, 3'00"3.

Categoria Femminile: 1. Finzi Alessandra, 48"2; 2. Montanelli Cristina, 1'01"7; 3. Balconi Elisabetta, 1'05"1.

Categoria Giovani: 1. Orecchia Paolo, 45"4; 2. Dina Roberto, 53"7; 3. Ascari Carlo, 55"5; 4. Orecchia Franco, 1'00"8.

PINO ZANINELLI

LA GUIDA DELLO SCIATORE

Uscirà in dicembre la XI edizione de « La guida dello sciatore ». In circa 600 pagine a due colori, essa fornisce precise, aggiornate e dettagliate notizie delle stazioni sciistiche delle Alpi (italiane, svizzere, francesi ed austriache) e degli Appennini.

La « Guida dello sciatore » elenca ed illustra tutti gli impianti di risalita (con tariffe), le scuole di sci, gli itinerari per gite sci-alpinistiche (descritti dall'Accademico del C.A.I. Pompeo Marimonti), tutti gli alberghi. Pubblica inoltre, per ogni località, una cartina panoramica con l'ubicazione degli impianti, i tracciati delle piste ed il loro grado di difficoltà.

È edita da « Milano-Sole - Editoriale Turistica », Via Schiaparelli 16, 20125 Milano. Il prezzo di copertina è di Lire 2.000. I nostri lettori potranno riceverla al loro domicilio inviando un vaglia di Lire 1.500 alla Milano Sole, citando il nome della nostra Rivista.

A SCUOLA CON BERTAZZOLI

A punto il programma dello Sci Club Bertazzoli per la nuova stagione. Si comincia con il consueto corso di ginnastica presciistica, integrato da proiezioni didattico-illustrative. Novità interessantissima: in piena stagione sarà tenuta al Passo del Tonale una vera e propria scuola di sci. Le lezioni, curate dai maestri della scuola nazionale di Ponte di Legno, si svolgeranno nello spazio di cinque domeniche, due in novembre e tre in dicembre. Allo scopo di permettere ai soci una larga partecipazione, la quota dell'intero corso è stata contenuta in limiti molto modesti. Per il Passo del Tonale si partirà da Cremona alle ore 6 e si farà ritorno alle 20. Varato anche il programma per il soggiorno per Natale-Epifania a Macugnaga Monte Rosa.

■ In pieno svolgimento il corso di ginnastica presciistica organizzato dal Gruppo Sportivo Pirelli. Le lezioni, che si terranno ogni mercoledì e venerdì (palestra di via Veglia 80 dalle 19,15 alle 20,15; palestra di viale Sarca 183 dalle 18 alle 19), saranno dirette dai professori Mosconi e Bazan. Il corso si chiuderà il 29 novembre prossimo.

CONEGLIANO IN PALESTRA

Lunedì 28 ottobre, presso la palestra della Scuola Grava di Conegliano, hanno avuto inizio le lezioni di ginnastica presciistica diretta dal professor Antonio Fallai. Le lezioni — per le quali è stata fissata una quota mensile di lire 1500 — continueranno ogni lunedì e venerdì. La palestra è riscaldata e funziona l'impianto per la doccia con acqua calda. La scuola-sci si terrà in gennaio a Cortina d'Ampezzo, con maestri della Scuola Nazionale. La quota di partecipazione sarà comunicata in occasione dell'Assemblea Generale.

ALPIGNANO IN FESTA

Alpignano sta preparando i festeggiamenti per i suoi valorosi alpinisti, rientrati recentemente dalla Groenlandia, dove hanno conquistato la bellezza di diciannove cime. Nel corso di una serata « ufficiale », gli alpinisti sottoporranno — all'attenzione di autorità e amici — risultati tecnici, fotografie e filmati della brillantissima spedizione.

LA FISI A TRIESTE

Presidente: Mario Martignoni; vicepresidenti: Bruno Boga e Claudio Suggi; consiglieri: Luigi Plazzotta, Gianni Marinetto, Giacinto Lazzara, Aurelio Romano, Franco Faleschini, Giorgio Massi, Giancarlo Predieri, Antonio Plateo, Loris Da Poian e Attilio Coen; revisori dei conti: Livio Manzin e Pierumberto Tolazzi. Così risulta composto il Consiglio Direttivo del comitato carnico-giuliano della Fisi che rimarrà in carica per il prossimo quadriennio.

IL DOPO-SCI PREFERITO DALLO SPORTIVO ITALIANO

"LA THUILE"

VIGEVANO - Via Abruzzi, 13
Telefono 72774

DENNY SPORT
tutto per lo sport - noleggio sci - riparazioni confezioni sportive

in concomitanza con la Palestra Gymnasium CORSI DI PRESCIISTICA
MILANO - Corso Lodi, 59
tel. 5394052 - 5392956

SKI
FREYRIE
NON PRODUCE SOLO TRIMETAL E MIRAGE
MA ANCHE

A BORMIO
BORMIO-CIUK (METRI 1700)

ALBERGO VALLECHIARA "DA NANI"
Ogni confort - Bar - Ristorante
Gestione: Maestro di sci Giuseppe Anzi - Tel. 91426 - 23032 Bormio (Sondrio)

da 1

... DOVETE EQUIPAGGIARVI PER LO SPORT DELLA NEVE?

RICORDATE UN SOLO NOME:

grandi magazzini M sport

MILANESIO

VIA DI NANNI 120-122 T. 33.97.85
TORINO

BARDONECCHIA: VIA MEDAIL 27

SKI delle migliori marche estere e nazionali

- DYNASTAR
- ROSSIGNOL
- KASTLE
- HEAD
- KNEISSL
- DYNAMIC
- ELAN
- FISCHER
- BLIZZARD
- ATTENHOFER
- MOROTTO
- LAMBORGHINI
- TONI SAILER
- PERSENICO
- KAZAMA
- FREYRIE
- AUTHIER

SCARPONI

- ZIEL-STOP
- LE TRAPPEUR
- GARMONT
- NORDICA
- MUNARI
- CABER
- LA DOLOMITE
- EFFESPORT
- ZERMATT
- BRIXIA
- GALIBIER

ATTACCHI D'OGNI TIPO
ASSORTIMENTO ACCESSORI
ABBIGLIAMENTO:
LE ULTIME NOVITÀ.

da MILANESIO vado, scelgo, risparmio!

GAZZETTINI REGIONALI

SLALOM-KAPUTT A COLLE ISARCO

Brutto colpo per Colle Isarco: i lavori dell'autostrada l'hanno privato della sua migliore pista di slalom speciale che è stata tagliata a metà. Il tempo per correre ai ripari è limitatissimo: Max Groebner, presidente dell'azienda di soggiorno ed alcuni esponenti dello Sci Club locale hanno già iniziato i lavori di disboscamento per tracciare una nuova pista, che misurerà 350 metri con un dislivello di 150. Si spera che il campo di competizione, che sorgerà in prossimità di Malga Gallina, possa essere pronto per le prime nevicate.

LA STAGIONE DI "MERANO 2000"

Sarà un'intensa stagione per « Merano 2000 », ridente località del Monte Vigna. In programma numerose manifestazioni, tra le quali spiccano le gare conclusive delle truppe alpine e il campionato nazionale dell' Associazione Nazionale Alpini (fine gennaio), il Gran Premio Saette « Coca Cola » (20 marzo) e il « Raduno Sci Club Grazia » (14-19 marzo).

■ Riunita a Firenze, presso il Circolo Impiegati Civili, l'Assemblea annuale dello Sci Club Marzocco. Dopo la relazione del presidente, approvata all'unanimità, si sono svolte le elezioni per il rinnovo del Consiglio Direttivo che rimarrà in carica nel biennio 1968-70. Presidente è stato riconfermato Aldo Salvestrini; vicepresidente Fabrizio Ferraresi. Questi i consiglieri: Mario Del Picchia, Rita Nisi, Alessandro Centrone, Paolo Panchetti, Franco Panchetti, Mario Tozzi, Giuliano Bencini, Vittorio Seracini, Roberto Zaccarelli.

ELEZIONI IN SICILIA

Dopo le elezioni, avvenute alla presenza del consigliere nazionale della Fisi avvocato Catalani e ratificate dalla Federazione stessa, il comitato regionale siculo per il quadriennio '68-72 risulta così composto: presidente: Carmelo Greco; vicepresidenti: Domenico Grimaldi e Domenico Signorelli; consiglieri: Giovanni Fiore, Santi Fichera, Antonino Morabito, Natale Nicotra, Agostino Nicotra, Demetrio Provazza, Stefano Sciuto, Vincenzo Tomasello; revisori: Domenico Candorelli, Antonino Granata, Nello Torrisi; segretario: Antonino Leonardi. Ricordiamo che il comitato regionale siculo della Fisi ha giurisdizione territoriale anche su Reggio Calabria e provincia.

■ Per merito di pochi appassionati è sorto a Crotone, città marinara per antonomasia, un sodalizio sciistico. Si chiama « Sci Club 67 » e conta circa 60 soci alcuni dei quali si sono cimentati durante la stagione in numerose competizioni. La sua attività ha già all'attivo l'organizzazione di una gara, il « Trofeo Pitagora » riservata a juniores e giovani e disputata a Camigliatello Silano.

IL PROGRAMMA DELL'ATA BATTISTI

Si è riunito in questi giorni il Consiglio Direttivo dell'ATA Battisti di Trento che ha preso in esame, tra l'altro, il programma invernale della Società, sia per il settore agonistico che organizzativo.

La squadra agonistica, che ha già iniziato il martedì e venerdì il corso di ginnastica presciistica, sotto la guida del professor Trentini, si avvarrà per la parte tecnica dell'allenatore federale Cigolla ed un corso collettivo sarà effettuato, come gli scorsi anni, a Passo Rolle. Il Sodalizio intende con questo dare incremento all'attività dei cittadini e curerà in particolare i seniores, juniores ed aspiranti, effettuando per loro anche apposite gare controllate. Ad opera di un gruppo di appassionati verrà probabilmente allestita una squadra cittadini di fondo, di cui si sente la mancanza.

La Società, aderendo tra l'altro ad una richiesta del Provveditorato agli Studi, ha organizzato un corso di presciistica per professori.

Intenso il programma organizzativo invernale, che è in via di definizione per quanto riguarda le località di svolgimento (sono in corso contatti con le Aziende Turismo interessate) e la data precisa, onde evitare, al massimo possibile, concomitanze con le gare ormai affermate.

Il Trofeo Rigoni Sport, criterium d'apertura per cittadini, aprirà la stagione al Bondone il 15 dicembre. Nel mese di gennaio alla Polsa, V edizione del Trofeo omonimo, slalom gigante cittadini; a febbraio — il giorno 16 — Autosciatoria delle Dolomiti, gara di auto-regolarità e sci.

RICONFERMATO BERTAMINI

Il dottor Benedetto Bertamini, da quindici anni ormai validissima guida delle sorti degli sport invernali del Trentino, è stato confermato, nel corso dell'assemblea generale delle società sciistiche della Provincia, presidente del Comitato zonale della FISI, per un altro quadriennio.

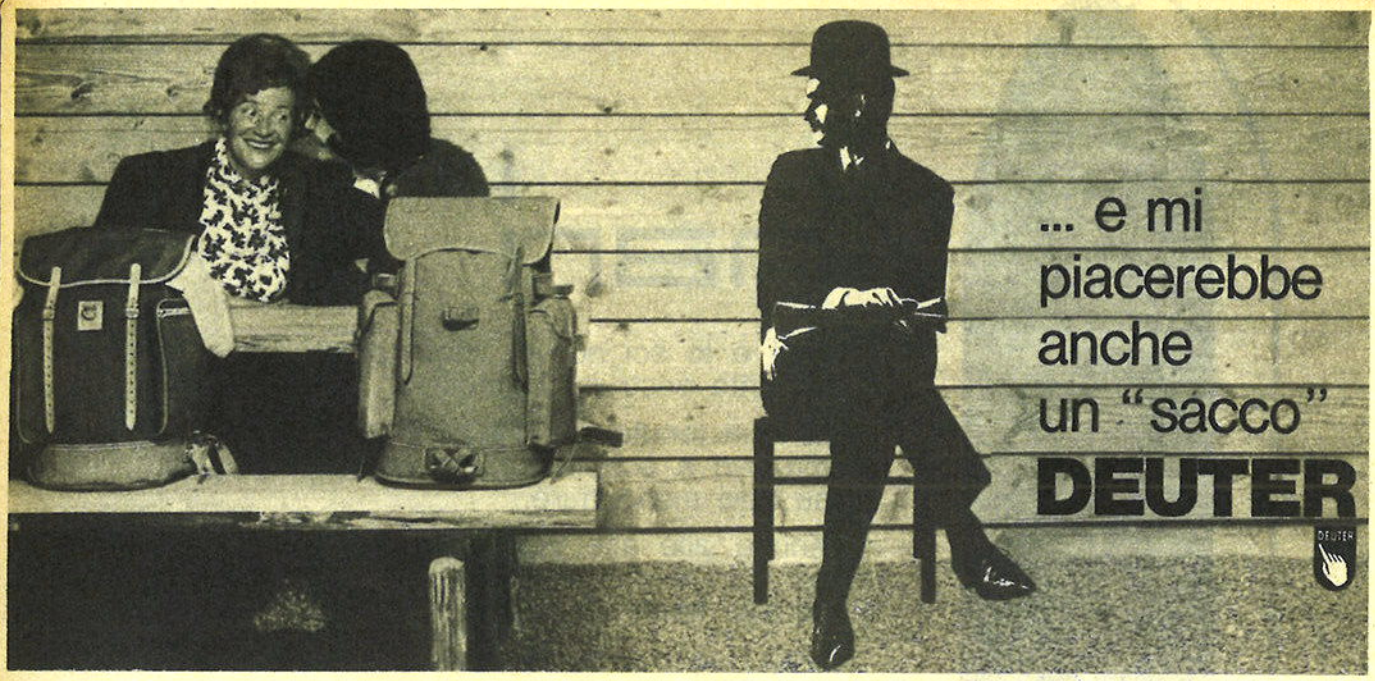
Nel corso della riunione — che ha visto la partecipazione di cinque delle settantacinque affiliate alla FISI — sono stati premiati con « distintivo d'oro » i dirigenti Giovanna Antolini, Piero Marconi e Camillo Rusconi, che è stato anche il presidente dell'assemblea.

Dopo l'esposizione delle relazioni di rito (approvate all'unanimità quelle del presidente del Comitato e dei commissari tecnici per il salto, il fondo, le discese e i giudici di gara), si sono tenute le elezioni, che hanno visto — come detto — la conferma a larghissima maggioranza del dottor Bertamini. Ha presenziato il vicepresidente nazionale della FISI, cavalier Omero Vaghi di Milano.

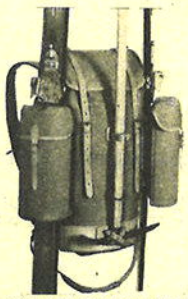
■ A Brescia, presso il Comitato Provinciale della FISI, il Presidente Bruno Amati ha comunicato, nel corso di una relazione sul quadriennio 1964-1968, i risultati raggiunti. Iniziando a parlare degli Sci Club, Amati ha rilevato che il loro numero è passato dalle 23 affiliazioni del 1964-1965 alle 38 attuali. Nella stagione 1967-1968 le gare organizzate sono state 21 mentre i centri giovanili sono stati potenziati. Ringraziando i giudici di gara ed i cronometristi per l'opera svolta, il Presidente ha parlato dei rapporti con il CONI ricordando l'assegnazione dei premi ottenuti, a dimostrazione dell'attività degli Sci Club della Provincia.

GINNASTICA PER LO SCI

E' in pieno svolgimento il 33° corso di ginnastica presciistica organizzato dal Gruppo alpinistico Fior di Roccia e diretto dal professor Carlo Mosconi presso le palestre dell'Istituto Carlo Cattaneo, piazza Vetra 9, Milano. Il Corso terminerà il 22 novembre.



GRAND JORASSES



Sacco speciale da alta montagna, per sci, alpinismo e per arrampicata. Fondo in cuoio, poggia schiena, falda superiore con tasca con chiusura, grande tasca posteriore con chiusura, tasche laterali asportabili, anello per fune, cinghiette porta-sci e porta-piccozza. Misure: ca. cm. 50x55 fondo cm. 26x16. Peso: Kg. 1,4. Colori: azzurro, sabbia, arancione.

MONTE ROSA

Sacco da alta montagna, estremamente leggero, poggia-schiena in gommapiuma, tasca posteriore con chiusura, bretelle in nylon e caucciu, cintura addominale, cinghiette per sci e per piccozza in nylon, fondo in tessuto doppio. Misure: ca. cm. 50 (55) x 35 x 17, in NYLTEST. Peso ca. Kg. 1. Colori: azzurro, sabbia, arancione.

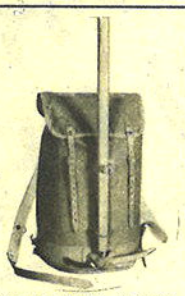
SIERRA

Sacco da alta montagna con poggia-schiena, tasca interna con chiusura, cinghiette per sci e per piccozza, bretelle di cuoio foderate in feltro. Misure: ca. cm 46x31x20. Peso: ca. Kg. 1,6. Colori: sabbia, arancione, azzurro.

BERNINA

Sacco da arrampicata, estremamente leggero, con poggia-schiena in gommapiuma. Anello per fune, cinghiette per piccozza, passanti per cinghiette, tasca con chiusura nella falda superiore, bretelle in nylon e caucciù, cintura addominale. Misure: ca. cm. 46 (50) x 28 x 17, in NYLTEST. Peso: ca. Kg. 0,8. Colori: azzurro, sabbia, arancione.

TRETTACH



Sacco da arrampicata con fondo in cuoio, cinghiette per piccozza, poggia-schiena, anello per fune, bretelle in cuoio foderate in feltro. Misure: ca. 40x45 cm. fondo cm. 28x17. Peso: ca. Kg. 0,7. Colori: sabbia, azzurro.

STUBAI

Sacco da montagna per turismo, con poggia-schiena, tasca per biancheria, bretelle in cuoio foderate di feltro. Misure: ca. cm. 48x36x18. Peso: ca. Kg. 1,5. Colore: sabbia.

ASPEN

Sacco da montagna per turismo, con poggia-schiena, 3 tasche esterne, tasca per biancheria, bretelle in cuoio foderate in feltro. Misure: ca. cm. 45x34x20 in NYLTEST. Peso: ca. Kg. 1,0. Colori: azzurro, sabbia, arancione.

ORTLER

Sacco da escursione con poggia-schiena, tasca per biancheria, bretelle di cuoio foderate in feltro. Misure: ca. cm. 50 x 36 x 18. Peso ca. Kg. 1,2. Colore: sabbia.

IFEN

Sacco sportivo e «24 ore», con bretelle in cuoio foderato in feltro. Misure: ca. cm. 40x33x16 in NYLTEST. Peso: ca. Kg. 0,37. Colori: azzurro, sabbia, arancione.

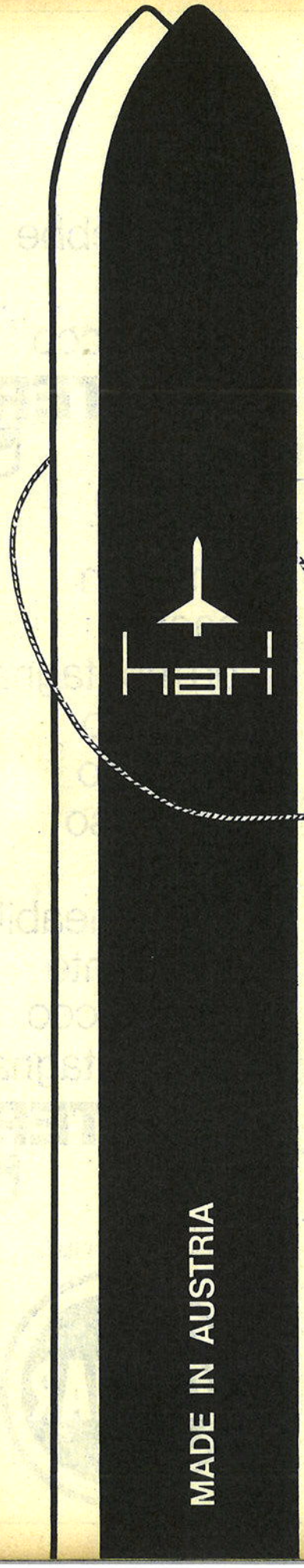
un buon
sacco
da montagna
sportivo
comodo
spazioso
pratico
impermeabile
resistente
... un sacco
da montagna

DEUTER

GERMANIA
OCCIDENTALE

Distribuzione
esclusiva per l'Italia:

COLMAR ®



hari

Hari è lo sci nuovo, vuoto all'interno e completamente costruito in metallo.

La sua tenuta su ghiaccio è divenuta proverbiale, ma non a scapito di una perfetta manovrabilità su nevi meno dure.

Anche alle alte velocità il comportamento degli sci Hari è meraviglioso perchè la costruzione a scatola ammortizza le vibrazioni.

Oggi Hari in offerta eccezionale con diritto di prova.

hari **HARI MODELLO COMBI SUOLA KOFIX L. 69.000**

ENTRO 15 GIORNI DALL'ACQUISTO GLI SCI HARI POSSONO ESSERE RESTITUITI AL RIVENDITORE CHE LI SOSTITUIRA' IMMEDIATAMENTE CON ALTRO MATERIALE A SCELTA.

DIRITTO DI PROVA

TROVERETE GLI SCI HARI PRESSO I SEGUENTI RIVENDITORI:

ALESSANDRIA - OLYMPIA SPORT - via Cavour 20
CREMONA - COELLI SPORT - galleria 25 Aprile
FIRENZE - LISI ARMI - via Baccio da Montelupo 22
FOLGARIA (Fondo Grande) - GEROLA EGIDIO
GENOVA - PESCA SPORT - piazza Aprosio 2/7
GRESSONEY LA TRINITE' - VICQUERY SPORT
GRIGNASCO - GRIGSKY
LIMONE PIEMONTE - BOTTERO SPORT
MARCHENO VALTROMPIA - ARDESI SPORT - via Zanardelli
MILANO - GARBIN SPORT - viale Sabotino 2
MILANO - LANTERNA SPORT - via Cernaia 4
MONZA - BAITA SPORT - via Frisi 33
PRATO - CASA DELLO SPORT - via Guizzelmi 15
ROMA - MAURIZIO SPORT - via Cola di Rienzo 44
TORINO - CHIALE SPORT - corso Palermo 38
TORINO - DALMASSO SPORT - piazza Repubblica 1 bis
TORINO - EZIO SPORT - corso Agnelli 24
TORINO - GIORDANO SPORT - corso Monte Grappa 35
TORINO - LEVRINO SPORT - corso Peschiera 211
TORINO - PAVAN - via Perosa 13
TORINO - RAVELLI SPORT - corso Ferruccio 70
TORINO - WILLY SPORT - via Frejus 118
TRENTO - SESTER LUIGI - via Molini 28

OPPURE RIVOLGETEVI DIRETTAMENTE ALL'IMPORTATORE:
H. KOMPATSCHER - VIA PORTICI 46 - 39100 BOLZANO

BOOM!

...LA CANNONATA DELLA NEVE!

Lo Sporting di via Garibaldi, il negozio più grande, più centrale, più assortito di ARTICOLI SPORTIVI, ha dato fuoco alle polveri, e spara a zero sui prezzi!...

LO **SPORTING** UNICO DISTRIBUTORE PER TORINO E PIEMONTE DEL GRUPPO D'ACQUISTO EUROPEO **"INTERSPORT"** DEL QUALE FA PARTE OFFRE GLI ARTICOLI SPORTIVI DELLE MIGLIORI MARCHE EUROPEE AI PREZZI PIÙ BASSI:

SKI - SCARPONI - ATTACCHI - BASTONCINI E TUTTO L'ABBIGLIAMENTO PER NEVE

SCIATORI! *Tutti allo SPORTING per un completo, efficiente e convenientissimo equipaggiamento per lo SKI!*

Sporting

Sporting per lo sport

VIA GARIBALDI 8bis
T. 51.97.36 TORINO

FREYRIE

TRIMETAL

CAMPIONE D'ITALIA DI SLALOM GIGANTE • LO SCI PIU' VELOCE DEL MONDO 1967

GLI AZZURRI COI TRIMETAL

TUTTI PARLANO DEL TRIMETAL

Non tutti sanno che i Trimetal sono usciti, anche, nella versione LIBERA (a coda arrotondata). Sono gli stessi sci dei corridori, così sorprendentemente facili, che tutti possono portarli.

Sono gli stessi
delle Olimpiadi di Grenoble
Campioni d'Italia 1967. 1° al KL di Cervinia 1967
2 volte Medaglia d'Argento ai Camp. Italiani. assoluti 1968
Medaglia d'Argento ai Camp. assoluti di Discesa libera
in Svezia 1968
Primi al Trofeo delle Nazioni a Bear Valley - USA.