

STORIA DELLA VALANGA AZZURRA

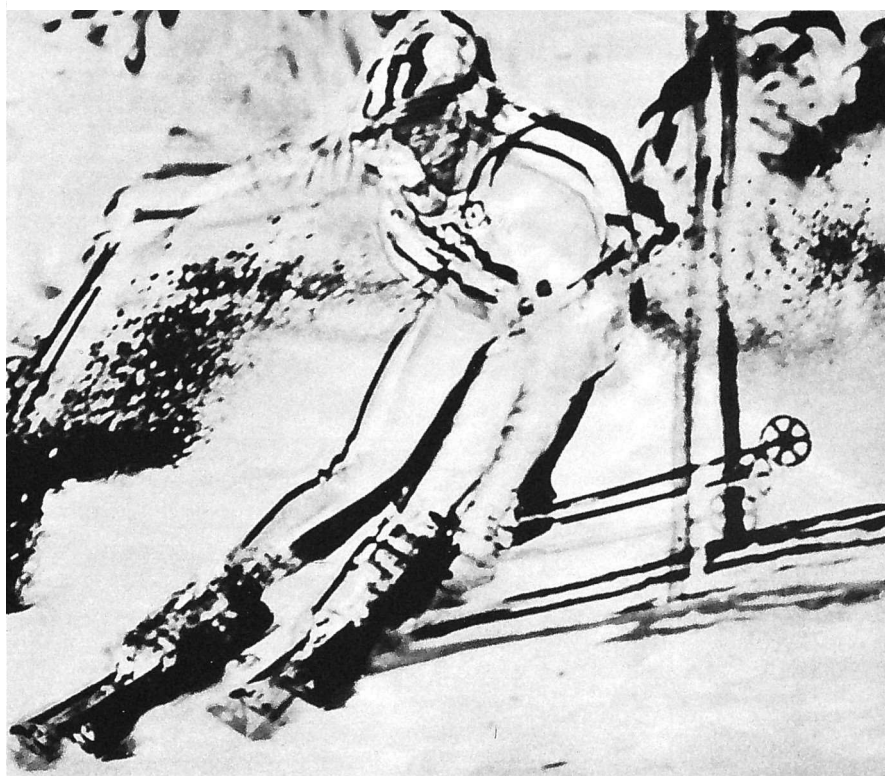
Saint Moritz è pronta

L'assurda formula della Coppa del Mondo ha ridato ai mondiali 1974 un particolare fascino: costituiscono, teoricamente, il solo obiettivo possibile per i purosangue dello sci.

di **ADRIANO COSTA**

Saint Moritz, meno 79! Sono i giorni che mancano all'inaugurazione dei mondiali 1974. Il « digiuno » di Saint Moritz è finito. È durato ventisei anni, dai Giochi del 1948. È da allora che gli svizzeri hanno covato la speranza di organizzare un'altra manifestazione mondiale. Ora finalmente l'hanno spuntata. Saint Moritz è ritenuta da sempre una delle poche capitali dello sci mondiale. È una di quelle località per intenderci, dove è possibile organizzare qualsiasi manifestazione ad alto livello nel giro di pochi mesi o addirittura pochi giorni. Perché da sempre nella capitale dell'Engadina c'è tutto: piste, alberghi, imponenti mezzi di risalita. Eppure dal Congresso Fis di Opatija del 1971, dove le furono assegnati i mondiali, Saint Moritz ha sentito la necessità di trasformarsi: ha rifatto ex novo le sue piste; ha

(Continua a pagina 2)

**SAINT MORITZ
E' PRONTA****Per fortuna lo sci non va a benzina****GUIDO PIETRONI**

L'Olanda e il Belgio sono appiedati. Di domenica non si circola in auto, pena severe sanzioni che parlano di carcere e di pesanti

contravvenzioni per chi infrange la legge. I motivi della restrizione sono noti: gli Stati arabi produttori di petrolio hanno notevolmente diminuito l'estrazione del greggio dai loro pozzi, e così,

specialmente in Europa, soprattutto a danno di chi più ha simpatizzato per Israele nella recente guerra medio-orientale. La crisi del petrolio non ha comunque toccato solo Olanda e Belgio. Anche Svezia, Danimarca, Inghilterra, Germania, Lussemburgo, Austria, Svizzera, Grecia, Portogallo, Francia e Spagna risentono di questo drastico provvedimento e corrono ai ripari, chi razionando il carburante, chi limitando la velocità delle auto per ridurre il consumo, chi au-

(Continua a pagina 5)

Sommario**Volume 7 numero 11**

Saint Moritz è pronta (A. Costa - Nevesport)	1-4
Per fortuna lo sci non va a benzina (G. Pietroni - Nevesport)	1-5
Prospettive (commento Redazione)	5
Spalding nuova vita a Grondona (L. Zampino - Nevesport)	6-9
Persenico: verso quale futuro (commento Redazione)	9
Così il nostro Mondiale Marche (Nevesport)	10
I cannoni di Flaine (G. Cavazzoni - Nevesport)	11

Sciatori d'epoca

SAINT MORITZ E' PRONTA

SEGUITO

(Continua da pagina 1)

costruito nuovi
imponenti centri
alberghieri; ha
installato nuovi

colossali impianti di risalita.

« Quella del 1974 - ci ha detto Toni Kägi, presidente del comitato tecnico vuol essere un'organizzazione impeccabile sotto tutti i punti di vista. Non sarà un'impresa facile considerando quanto ha fatto la Valgardena quattro anni fa. Per raggiungere quell'obiettivo noi non abbiamo lesinato sforzi. La manifestazione ci costa otto milioni di franchi svizzeri, pari a circa un miliardo e seicento milioni di lire. Un po' meno di quanto sono costati i mondiali della Valgardena e tuttavia da molti considerata una cifra assurda, tenendo presente che noi, molto di quanto ha dovuto fare la Valgardena, l'avevamo già ».

L'infrastruttura necessaria ad una manifestazione di carattere mondiale è qualcosa di colossale. A soffermarsi su di essa ci vorrebbero dei fiumi di inchiostro. Ciò che a noi però interessa maggiormente sono le piste. Perché solo da esse dipende il successo tecnico della manifestazione. Incominciamo subito con la specialità regina del discesismo: la discesa libera maschile. Il tracciato mondiale di Saint Moritz parte dal piccolo Piz Nair o « Piz Nair Pitschen », a quota 2760. Attraversa il Munt da San Murezzan, l'Alp Giop, il Signal e termina a quota 1955, sull'Oberalpina. La lunghezza è di metri 3.210 ed il dislivello è di metri 805. I punti chiave sono, oltre alla ripidissima rampa di lancio, la «S», tecnicamente davvero difficile, il muro centrale, lo schuss di Crapun, l'Alp Giop e il Salto del Signal. È una pista moderna, di quelle definite «autostrade», e tuttavia conserva alcune particolarità tecniche d'altri tempi. Non è una pista difficilissima; lo diventa quando affiora il ghiaccio. In questo caso avremo una gara entusiasmante. Ma cosa accadrà se il ghiaccio non affiorasse o arrivasse la nebbia?

La pista mondiale di Saint Mo-



ritz, nonostante le sue indubbe peculiarità tecniche, ha un altro. grosso difetto: non garantisce sempre la vittoria del migliore. In proposito un campanello d'allarme è suonato in occasione della libera premondiale dell'anno scorso. Tutti i favoriti, allora, furono tagliati fuori dall'alta classifica dai capricci di madre natura. Il che è dovuto a diversi fattori: l'esposizione a sud anziché a nord; l'influenza che ha sul tracciato il lago di Como, i cui venti caldi arrivano troppo spesso fin sul Piz Nair portando con sé nebbioni spaventosi, con tutte le conseguenze che ne derivano. Per questo la rosa dei favoriti della libera mondiale non può essere in nessun caso ristretta ai migliori. Russi, Collombin, Varallo, Cordin e tutti i migliori liberisti se madre natura farà i capricci avranno rivali imprevisi e imprevedibili. Più o meno agli stessi inconvenienti è soggetta la discesa libera femminile la cui partenza si trova ad ovest di Munt San Murezzan. Da qui viene affrontata la Valletta Alpina,

lo Spiert e quindi, attraverso la Geisterstrecke, si arriva all'Alp Giop. Il tracciato prosegue parallelo a quello maschile attraverso Signal per finire come la discesa maschile sull'Oberalpina. La partenza è a quota 2530; la lunghezza della pista è di metri 2.400 e il dislivello di metri 575. I punti più difficili del tracciato sono da ricercare certamente nello schuss della Valletta Alpina, lo Spiert e il muro del Signal. Né sono da sottovalutare i falsopiani che, in questo genere di gare, risultano quasi sempre decisivi. La libera femminile, di falsopiani ne ha almeno tre, di cui il più impegnativo è quello dell'Alp Giop. Lo stesso dicasi della libera maschile. Annemarie Pröll, diventata recentemente Frau Moser, certamente la più grande liberista degli anni Settanta, alla pari di Russi e degli altri colleghi della categoria opposta, non può giurare sulla sua vittoria. Anche lei potrà avere avversarie imprevisibili. Anzi, la Merckx del discesismo internazionale, ha già pro-

(Continua a pagina 3)

SAINT MORITZ E' PRONTA

SEGUITO

(Continua da pagina 2)

vato una volta l'amarezza della sconfitta inattesa, alle Olimpiadi di Sapporo quando una certa Marie Therese Nadig... Stupendi i tracciati degli slalom gigante. Sono completamente nuovi e inediti. Sulla carta offrono enormi possibilità tecniche. Sorgono proprio davanti al ristorante della funicolare della Corviglia e si snodano lungo il cosiddetto Zwetschgä-Run. La zona d'arrivo è stata posta a monte di Salastrains. Si tratta di piste (sia quella maschile che quella femminile) molto larghe che consentono ai tracciatori di sbizzarrirsi nella creazione di molteplici varianti tecniche. Il terreno offre le maggiori garanzie di difficoltà tecniche. « Si tratta - ci ha detto ancora Toni Kägi - di tracciati ideali per il gigante, privi di quei lunghi falsopiani che tolgono interesse alle prove per la loro monotonia. Infatti nel gigante maschile di 1290 metri abbiamo un dislivello di metri 405 con



Foto sopra: Annemarie Pröll Moser sarà la mattatrice da battere a Saint Moritz. Forse è l'unica discesista in grado di aggiudicarsi più di una medaglia. Altro serio candidato ad una medaglia di Saint Moritz è il giovane aquilotto austriaco Hansi Hinterseer (foto a lato): potrebbe farcela in gigante.



in un fianco dello skilift di Munt San Murezzan. Lo slalom maschile parte da quota 2340. Il traguardo si trova a quota 2115, vale a dire un dislivello totale di 225 metri. Lo slalom femminile invece, parallelo a quello maschile, parte da quota 2250 e il traguardo è alla stessa quota di quello maschile. Il dislivello è di metri 135. Lungo tutta la zona dello slalom, è stata costruita una tubatura sotterranea in modo da poter innaffiare e ghiacciare ogni centimetro di pista. I favoriti? Li conoscono tutti: Augert, Gustavo e Rolando Thöni, Neureuther, Perrod, Gros, Patricia Emonet, Rosi Mittermaier, Pamela Behr. Sorprese a parte, naturalmente. Previste, infine, le piste di riserva in caso dovesse mancare « materia prima » sugli scenari predisposti per i mondiali. In questo caso gli slalom si disputerebbero sul Corvatsch mentre le li-

bere e gli slalom gigante andrebbero al Piz Lagalb. Una pista di riserva per il gigante è stata approntata sulla Diavolezza. Saint Moritz è pronta. Il suo lungo digiuno di manifestazioni mondiali è davvero finito. Non solo: i suoi mondiali acquistano un'importanza particolare per l'assurda formula della Coppa del Mondo 1974. È inutile nascondere, da quando è entrata in funzione la Coppa del Mondo, l'importanza dei campionati mondiali è andata via via scemando. I motivi sono facilmente documentabili. I campionati del mondo si esauriscono in una gara in cui troppo spesso gioca un ruolo preminente la dea bendata. La Coppa del Mondo invece è il riassunto di una stagione. Essa ha premiato, fino ad oggi, ogni anno, il miglior sciatore in senso assoluto. Ai mondiali e alle Olimpiadi non sempre

(Continua a pagina 4)

SAINT MORITZ E' PRONTA

SEGUITO

è accaduto altrettanto. Spesso per fattori ambientali, la mediocrità ha trionfato sulla classe pura. Quest'anno per la prima volta, dal suo avvento, la Coppa del Mondo sembra favorire la mediocrità. Può vincere chiunque, senza mai aggiudicarsi una gara, su un campione che di gare ne vince tante. È quanto permette l'assurdo gioco del raddoppio. Un raddoppio fazioso

perché premia solo i liberisti. Sulla carta, in pratica, dalla lotta per la Coppa del Mondo sono esclusi Augert, Gustavo Thöni, Russel, Neureuther, Hinterseer, Perrod, Gros. tanto per citare alcuni dei nomi più importanti. Dite voi che interesse può suscitare una lotta in cui non figurino questi fuoriclasse. I quali, invece, saranno tutti protagonisti ai mondiali

A. Costa - Nevesport 15 novembre 1973



David Zwilling (foto sopra), favorito in Coppa, che non gode di alcun pronostico serio per i mondiali.



Ecco le piste degli scontri mondiali di Saint Moritz. Sono disegnati sulla foto tutti i tracciati; da sinistra: la discesa libera femminile, la discesa libera maschile, lo slalom femminile, lo slalom maschile, il gigante femminile, il gigante maschile.

(Continua da pagina 1)

mentando sensibilmente il costo della benzina per raggiungere in pratica lo stesso obiettivo.

E l'Italia? Mentre scrivo, il Governo non ha ancora preso una decisione: con il suo silenzio ha soltanto consentito che la stampa di ogni tendenza e colore si sbizzarrisce a propalare notizie di tutti i generi, una più allarmante dell'altra. Si è detto, per esempio, facendoci prendere una giustificata paura, che da un momento all'altro potrebbero vietarci di viaggiare non soltanto di domenica, come in Olanda e in Belgio, ma anche di sabato; si è detto inoltre che vorrebbero consentirci l'uso dell'auto un giorno sì e un giorno no, a seconda del numero finale, pari o dispari, della targa automobilistica. Si dice di tutto, perfino che la benzina costerà presto più di duecento lire il litro, che difetterà il gasolio per il riscaldamento, che dovremo, infine, prevedere anche una crisi nella produzione dell'energia elettrica per quella parte che ci arriva dalle centrali funzionanti a nafta. Per ovviare a quest'ultimo inconveniente, se-

condo le ultime notizie, le autorità governative penserebbero di mandarci addirittura a letto alle 22, ordinando per quell'ora la fine delle trasmissioni televisive, la chiusura delle sale cinematografiche e dei locali di divertimento.

E lo sci? Anche lo sci, che proprio in questi giorni sta per cominciare la sua piena stagione, dovrà pagare la sua parte di tributo al clima di austerità che ci sarà sicuramente imposto. In quale misura, lo sapremo presto. Speriamo soltanto che la sensibilità del legislatore arrivi a considerare il problema anche sotto il profilo degli interessi che muove il turismo invernale. Nei quattrocento centri sciistici disseminati in Italia, sulle Alpi e sugli Appennini, operano ricavando indispensabili vantaggi di ordine economico non meno di trecentomila persone fra albergatori, negozianti, addetti agli impianti meccanici di risalita, maestri di sci e operatori turistici. Arrestare in qualsiasi modo il flusso degli sciatori verso la montagna provocherebbe un danno irreparabile, non solo per i diretti interes-

sati, ma anche e soprattutto per l'economia generale dello Stato, poiché ricadrebbero in miseria intere Regioni e Valli, salvate proprio dallo sviluppo che ha avuto lo sci e dal turismo che vi ha trascinato. C'è però il risvolto della medaglia. Lo sci è uno sport insopprimibile e la volontà tipicamente italiana di praticarlo ci aiuterà a risolvere qualsiasi problema. Così, se ci impediranno di viaggiare il sabato e la domenica, raggiungeremo la neve il venerdì e rientreremo il lunedì; così, se aumenterà il costo della benzina oltre certi limiti, faremo è vero meno viaggi per risparmiare, ma — non certo meno sci: ci fermeremo in montagna più giorni cogliendo finalmente l'occasione per goderci quella « settimana » che non avremmo mai avuto il coraggio di rubare all'estate. Diciamo, insomma, che ci arrangeremo e che una volta arrivati sulle piste non finiremo più di sciare, come al solito d'altronde, e forse anche di più, perché gli sci, almeno quelli — per fortuna non vanno a benzina.

Nevesport 15 novembre 1973

Prospettive

A poche settimane dall'inizio della stagione sciistica politica ed economia irrompono con « fragore » sulle pagine dei giornali e, a breve, anche nelle vite di noi tutti. La guerra del Kipur (l'attacco ad Israele da parte di Egitto e Siria) non è rimasta senza conseguenze. I paesi arabi produttori di petrolio in risposta al sostegno dell'Occidente ad Israele hanno « tagliato » del 25% la produzione di petrolio e aumentato il prezzo del barile. Una riduzione di produzione di tale portata, alle soglie dell'inverno quando se ne consuma di più, non sarà senza conseguenze sull'economia e sulla vita di tutti i giorni. I governi occidentali stanno « studiando » la situazione e intraprendendo le misure per far fronte a questo evento eccezionale che non si sa quanto potrebbe durare. Al

momento della pubblicazione di questo editoriale il governo italiano non ha ancora messo nero su bianco quali azioni mettere in campo per fare fronte ad una carenza di combustibili. Si fanno molte ipotesi, alcune delle quali diverranno sicuramente realtà. Alcuni paesi del Nord Europa come Belgio e Olanda hanno già proibito la circolazione dei mezzi privati il sabato e domenica. Una eventualità, tutt'altro che improbabile, che in Italia significherebbe il blocco di ogni attività turistica che si basa su spostamenti individuali. Data la stagione in cui stanno avvenendo questi fatti, è naturale che il primo ad essere colpito sarà il turismo invernale. Di quale grandezza è ancora presto per prevederlo, mancando ancora le misure concrete che le Autorità adotteranno per evitare penuria di carburanti. Nel caso, altamente probabile, di « domeniche a piedi » la pratica degli sport invernali

verrebbe fortemente compromessa a meno di ritornare ai « treni della neve » stile anni '50 o le gite in pullman degli anni '60. Una prospettiva che fa comunque tremare i polsi a tutto il settore interessato, dagli albergatori ai gestori di impianti di risalita, alla ristorazione e commercianti in genere. Se a tutto ciò sommiamo una situazione economica generale tutt'altro che brillante (inflazione galoppante in primis) per il settore del turismo invernale si prospettano tempi difficili che contrastano con l'euforia generata dalle vittorie degli azzurri che ha trainato il mercato dell'attrezzatura e dell'abbigliamento sportivo e la pratica dello sci. Sarebbe un vero peccato che un evento imprevedibile rallenti, o blocchi nell'ipotesi più infausta, un fenomeno di rilevanza economica prima ancora che di « costume » come la pratica dello sci che ci stava allineando ai concorrenti europei. ■

di LUCIO ZAMPINO

La Spalding-Persenico ha cambiato sede. La vecchia fabbrica di Chiavenna è stata smantellata. È risorta, modernissima, qualche chilometro oltre, a Gordona. L'inaugurazione ufficiale deve ancora avvenire, ma il nuovo complesso industriale è già da tempo in funzione. Raimondo nuovo «boss» della Spalding-Persenico, mi fa da Cicerone nella visita agli stabilimenti. Allo stesso tempo accetta dialogo franco, sincero; una specie di «terzo grado» durante il quale si parla di sci, di mercati, di Coppa del Mondo.

«Raimondo Persenico è l'uomo nuovo della Spalding-Persenico?»

No. Sono il nuovo direttore marketing della Spalding Europa. Quindi sono il responsabile per quanto riguarda il marketing di tutti gli attrezzi Spalding, prodotti o venduti nei mercati europei: sci, tennis, golf, scarponi, basket eccetera ».

«La Spalding Europa ha sede a Gordona?»

La sede finanziaria della Spalding Europa è a Bruxelles. A questa sede fanno capo la Spalding-Persenico, la Caber S.p.A. recentemente acquistata, la ASEM spagnola, produttrice di guanti da golf, la Spalding iberica, la Spalding svizzera, la Snauwert, produttrice di racchette da tennis, anch'essa acquistata recentemente. Gli uffici operativi saranno a Milano perché la cifra d'affari del gruppo Spalding è preponderante per quanto riguarda il mercato italiano

«La Spalding non pecca di gigantismo?»

«Non è un peccato essere dei giganti, è una necessità dei tempi moderni. Nel 1974 la nostra società avrà in Europa un giro d'affari che si aggirerà intorno ai venti milioni di dollari pari a circa dodici miliardi di lire. Nei prossimi tre anni inoltre pensiamo di aprire diverse altre filiali in altrettanti Paesi europei ».

«Chi è il capo europeo di questa colossale organizzazione?»

« Fred Braegger ».

SPALDING PERSENICO NUOVA VITA A GORDONA



Terzo grado a Raimondo Persenico. Gli abbiamo sottoposto una sequenza di venticinque imbarazzanti quesiti sulla vita e sugli obiettivi della Spalding nonché sugli sci di Thöni. Il giovane dirigente ha risposto con garbo e sincerità anche alle nostre domande più... cattive.

«Qual è il ruolo di Carlo Persenico?»

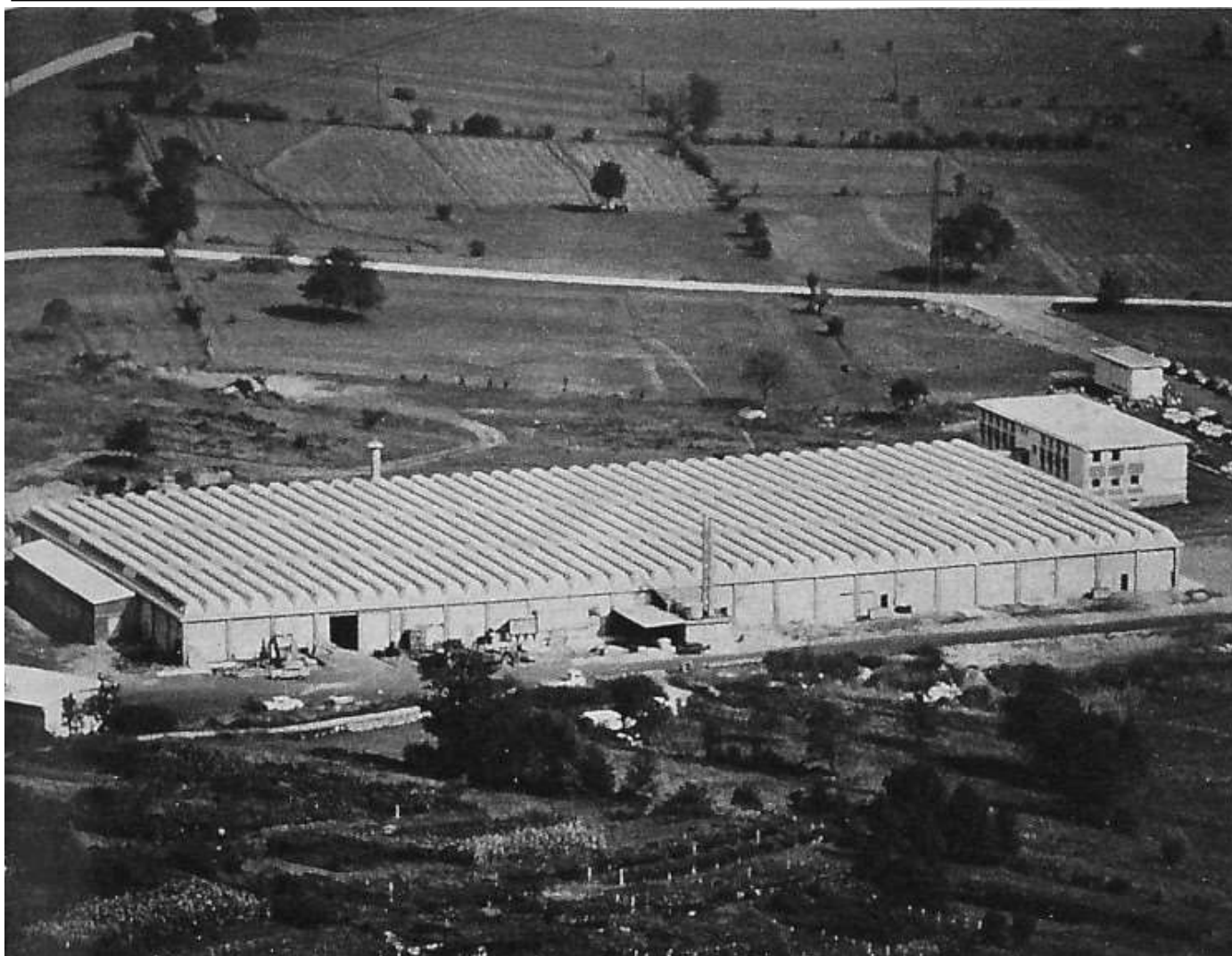
«Egli è e rimarrà ancora per qualche tempo presidente della Spalding-Persenico. Quindi il suo ruolo, che nella storia della Spalding Europa è stato determinante, è importantissimo ».

«Tutti ritengono il mercato italiano interessante. Qual è il motivo?»

« Il mercato italiano dello sci è tra i più interessanti e promette molto perché ha enormi possibi-

lità di sviluppo. A renderlo ancora più attraente hanno contribuito due componenti fondamentali: il buon innevamento negli ultimi tre anni contro la scarsità di neve registrata nei Paesi vicini; la possibilità di sviluppo del numero degli sciatori in Italia. Ma non dimentichiamo però che l'Italia è il Paese più povero dell'area del Mec. Quindi non bisogna confondere la potenzialità con un'effettiva possibilità di aumento. Ricordiamoci che siamo in un

(Continua a pagina 7)



(Continua da pagina 6)

anno di crisi. La gente può tenerne conto al momento dell'acquisto. Gli aumenti, per il momento, sono stati previsti in base a puri e crudi dati statistici. Queste previsioni verranno confermate se l'innevamento sarà buono e il sistema distributivo sarà razionale. Attualmente il mercato italiano è soddisfacente, non direi buono. Quello che è certo è che nel mercato mondiale ci sono troppe aziende di sci ».

«Che cosa ha voluto dire con questo? ».

«Che la lotta per la sopravvivenza è sempre più dura. Solo fabbricanti qualificati, all'avanguardia, potranno resistere ».

«In questo campo, come si trova la Spalding-Persenico? ».

«All'avanguardia. Non è un mistero che l'introduzione di nuovi sistemi di costruzione degli sci, come l'utilizzo del poliuretano, abbia provocato una certa rivolu-

zione. La Spalding-Persenico non solo si è adeguata ai tempi, è addirittura la prima industria di sci al mondo ad aver costruito uno stabilimento completamente nuovo in funzione delle tecniche più avanzate. Non è uno stabilimento in cui vedranno la luce poche decine di migliaia di sci; è stato ideato per una produzione di 200-300 mila paia di sci all'anno, quindi può aumentare ancora. La nostra è un'espansione graduale rivolta a tutti i Paesi europei e ai mercati americani, giapponesi e del resto del mondo».

«Qual è l'obiettivo finale?».

In primo luogo mantenere ed aumentare le percentuali di vendita attuali che, per esempio, in Italia si aggirano intorno al 25 per cento sul totale e negli Stati Uniti intorno al 6 per cento. Insomma nel giro di tre-cinque anni, la produzione di sci Spalding-Persenico dovrebbe portarsi dalle trecentomila alle cinquecentomila paia di sci all'anno ».

«Fischer, nel momento del "boom del poliuretano, ha dichiarato guerra a questi nuovi metodi di costruzione. Dice che il poliuretano non offre ancora garanzie pari ad un'anima in legno come quella da lui costruita. Avendo voi creato uno stabilimento in cui non ha trovato posto il legno, siete praticamente chiamati in causa. Come vi difendete?».

«Non credo sia necessario difendersi. La verità salta a galla da sola. La Spalding-Persenico non è l'unica ditta ad utilizzare il poliuretano. È soltanto la prima società ad aver costruito uno stabilimento in funzione del poliuretano. Fischer, evidentemente, deve difendere il suo regno. Io non discuto i suoi prodotti. Dico che egli ha commesso l'errore di fare un enorme investimento per l'installazione di una colossale segheria automatica al momento sbagliato. Oggi lui deve difende-

(Continua a pagina 8)

(Continua da pagina 7)

re quell'investimento ed è per questo che attacca il poliuretano ».

«La Spalding-Persenico e la Caber possono essere considerate industrie italiane?».

« Ecco una domanda che ci tenevo mi facesse. C'è chi dice che noi ormai siamo stranieri. Ebbene, chi fa simili affermazioni è in contraddizione con lo stesso mercato italiano dove il 70 per cento degli sci venduti vengono dall'estero. Se l'italiano ritiene di essere contrario ai prodotti di importazione, all'atto pratico non lo dimostra affatto. Noi teniamo a precisare che siamo e restiamo italiani, che attraverso la Spalding imponiamo più facilmente il lavoro ed il prodotto italiano. Persenico e Caber da soli non ce l'avrebbero mai fatta ad arrivare su certi mercati perché né l'uno né l'altro potevano contare su un'efficiente organizzazione di distribuzione. Con la Spalding tutto è diventato possibile. D'altra parte la Spalding è una società multinazionale quotata come Questor alla borsa di New York. Ha società in America, in Australia, in Nuova Zelanda, in Sudamerica, in Sudafrica, in tutta Europa. Se ad un certo momento ha deciso di acquistare la Persenico e la Caber vuol dire che queste erano aziende che avevano buoni prodotti e buoni profitti. Dal canto loro Persenico e Caber, entrando a far parte della Spalding, hanno avuto la possibilità di espandere il prodotto italiano in tutto il mondo ».

«Torniamo allo sci. Quanto è grande il nuovo complesso?».

Sorge su un'area di sessantamila metri quadrati di cui dodicimila coperti. Attualmente impiega trecentocinquanta dipendenti e la produzione giornaliera è già di circa mille paia di sci ».

«Sono tutti sci in materiale sintetico?».

« Sì. Abbiamo completamente abolito il legno. Posso dire di più, senza peccare credo di presunzione: la nostra azienda, per quanto riguarda l'impiego del poliuretano, ha almeno un anno di vantaggio su qualsiasi concorrente. Abbiamo investito centinaia di milioni in macchinari modernissimi ».

«Anche gli altri però ... ».

«Sì, gli altri (molti, non tutti) si sono adeguati. Noi abbiamo costruito ex novo in funzione dei nuovi sistemi ».

«Qual è il problema principale creato dal poliuretano e come è stato risolto?».

«Di problemi nuovi ce ne sono stati tanti e tutti sono stati risolti. L'incollaggio, per esempio, presentava notevoli difficoltà. L'inconveniente è stato in gran parte superato irruvidendo chimicamente tutte le parti metalliche dello sci. È un sistema nuovo, automatico, ecologicamente e tecnicamente perfetto ».

«Il famoso "carbo", uno speciale laminato in fibra leggerissimo e resistentissimo, viene ancora usato?»

«Solo marginalmente. I suoi costi sono eccessivi. Riprenderemo quel discorso non appena la materia

prima si adeguerà ai prezzi del mercato ».

«Quanti tipi di anime in poliuretano ha attualmente la Spalding-Persenico?»

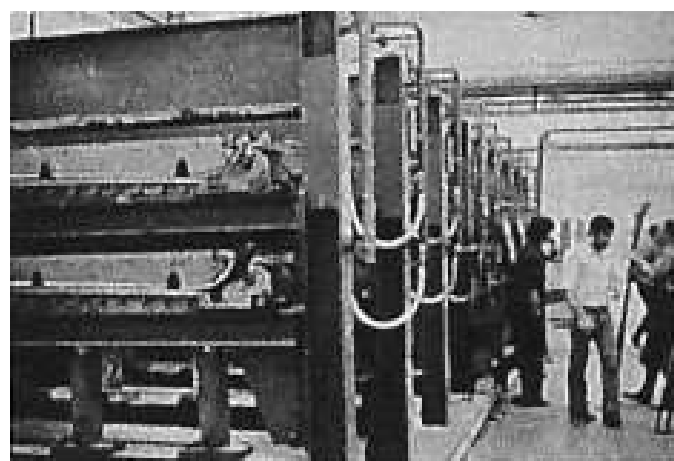
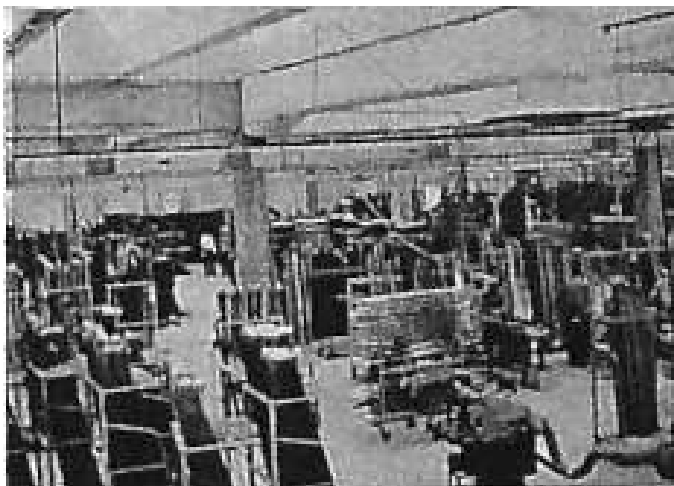
Ci sono diversi tipi: alcuni sulla base del "Vetrofoam", cioè poliuretano rinforzato con fibra di

vetro; altri in solo poliuretano la cui funzione è solo riempitiva ».

«Avete un reparto sperimentale? ..»

«Certamente. È un reparto che funziona per il momento ancora in altra sede. Entro fine anno anche il reparto sperimentale sarà accolto entro l'area del nuovo stabilimento ».

(Continua a pagina 9)



Alcune immagini delle lavorazioni nel nuovo stabilimento di Grondona

«Che differenza c'è tra uno sci destinato agli azzurri o comunque ad atleti nazionali e uno sci, dello stesso modello, destinato al pubblico?».

«La stessa differenza che esiste tra un abito fatto su misura e un abito di confezione che abbiano in comune la stessa stoffa».

«Quanto rende una vittoria in Coppa del Mondo?».

«Rende. Non è possibile calcolarne in che misura».

«Con il nuovo regolamento, addio Coppa?».

«Non è detto. Finora, per almeno due anni, hanno cercato di battere Gustavo Thöni a tavolino e non ci sono riusciti. Non è certo che ci riescano quest'anno. Poi c'è sempre l'altro Thöni, Rolando, in grado di vincere. Gustavo però devono ancora batterlo. Noi, oltretutto, proprio in questi mesi gli abbiamo messo a punto degli sci che in molte prove, comprese quelle di Portillo, si sono dimostrati decisamente più veloci degli sci della concorrenza».

«Dicono tutti la stessa cosa, lo sa?».

Non posso impedire a nessuno di fare affermazioni gratuite dal momento che non esistono dei

risultati ufficiali in prova. Ma la verità è quella che le dico io. Certo, in gara, la velocità non basta. Sono un cumulo di cose che giocano insieme: l'atleta, i suoi umori, la fortuna. Io sono un tifoso di Thöni, al di fuori di ogni interesse. Le giuro che pagherei chissà che cosa perché Gustavo vincesses ancora in barba al regolamento antisportivo che gli hanno creato».

«Secondo lei non ha sbagliato Gustavo a non andare a Portillo quest'estate per allenarsi in discesa?».

«No, non credo. D'altra parte, dove sono i discesisti che vanno forte in slalom?»

«Gustavo ha avuto delle battute a vuoto nel finale della Coppa del Mondo 1973. All'inizio della terza tappa, infatti, sembrava dovesse vincere in carrozza. Ma l'andamento del gigante di Mount Sainte Anne, di Alyeska, di Naeba e di Heavenly Valley hanno messo in dubbio fino all'ultimo le sorti della Coppa 1973. Quelle battute a vuoto furono addebitate in gran parte agli sci usati da Gustavo. È vero?».

«L'unica verità, a mio avviso, è da ricercare nella dea bendata. Negli slalom gigante della tour-

née americana, alcuni nostri atleti svizzeri, con sci identici a quelli usati da Gustavo, sono finiti ai primi posti in classifica. Tuttavia c'è da dire che noi avevamo preparato gli sci in base agli scenari europei. Negli ultimi tre anni, infatti, quasi tutti gli slalom (speciale e gigante) disputati in Europa, si sono svolti su nevi ghiacciate o comunque durissime. Purtroppo durante la tournée siamo trovati, con gli stessi materiali, piste insolite: percorsi piani e nevi molli, bagnate o comunque fresche. Siamo stati presi in contropiede. Ma sulle nostre nevi, dure o ghiacciate, abbiamo sempre sci migliori».

«Dopo l'esperienza americana, avete pensato di costruire anche degli sci per nevi... marce?»

«Certamente. Ritengo però che non verranno mai utilizzati, salvo qualche caso eccezionale, perché le piste europee normalmente sono ben diverse da quelle che lei ha visto in America e in Giappone. Lì, da quanto ho potuto capire, era come correre in auto sul bagnato con ruote studiate per l'asciutto».

L. Zampino - Nevesport 15 novembre 1973

verso quale Futuro?

Dopo la visita alla sede della Fischer con relativa intervista, questa volta Lucio Zampino visita il nuovo stabilimento della Spalding-Persenico, azienda di punta dello sci «made in Italy». Fa da Cicerone al giornalista Raimondo Persenico, della famiglia fondatrice dell'azienda. Come è noto la famiglia Persenico ha venduto l'azienda alla società americana Questor (quotata in borsa a Wall Street) proprietaria a sua volta della Spalding, azienda produttrice articoli sportivi (è leader nella produzione di palloni da basket). Il passaggio di proprietà dell'azienda è stata una scelta

strategica sia per il venditore che per l'acquirente. Il mercato dello sci sta diventando sempre più difficile e oneroso per quanto riguarda lo sviluppo, il marketing e la commercializzazione di nuovi prodotti e già sono numerosi i casi di marchi celebri che hanno avuto problemi nel restare al passo con i tempi. Nel caso dell'azienda valtellinese la scelta di crescere è stata risolta con il «passaggio» della proprietà ad una multinazionale americana, finanziariamente solida e in grado di fornire il supporto finanziario allo sviluppo tecnologico dell'azienda, al settore «ricerca e sviluppo», alla commercializzazione su mercati tradizionalmente «difficili» per l'Italia. In particolare, il settore «ricerca e sviluppo» per aziende che operano in ambiti produttivi sui confini

della innovazione tecnologica, come lo è certamente la produzione industriale di sci, la ricerca di base e applicata è fondamentale per rimanere sul mercato con prodotti innovativi. La ricerca ha però costi certi ma ritorni economici aleatori e un errore di valutazione può essere catastrofico sui conti economici. La nuova Spalding Persenico ha quindi le spalle più robuste, non solo per reggere la concorrenza estera sul mercato interno ma anche per competere sui mercati internazionali. Tutto bene, quindi per il futuro della principale azienda italiana produttrice di sci? Apparentemente sì. Produzione, ricerca e sviluppo di sci da gara restano in Italia ma la mente strategica e finanziaria è oltreoceano e ciò comporta vantaggi e svantaggi. Il tempo dirà. ■

COSÌ IL NOSTRO MONDIALE MARCHE

Si tratta di
un'iniziativa
di "Nevesport",
della più sicura
fonte di
informazione
tecnica
sui materiali.
Il punteggio
simile a quello
della Coppa del
Mondo. Non ci
sarà raddoppio.

Mondiale Marche numero due! L'idea, lanciata a conclusione della Coppa del Mondo 1973 come dato statistico sui materiali, è stata accolta sia dal pubblico sia dai tecnici del settore con entusiasmo. «Nevesport», sensibile alle esigenze dello sciatore moderno, ha perciò deciso di «organizzare» il campionato mondiale Marche 1974 che diventa la più sicura fonte di informazione tecnica per chi si avvicina allo sci e deve acquistare sci, scarponi, attacchi di sicurezza, bastoncini e occhiali. Questo perché gli atleti ad altissimo livello internazionale usano normalmente il meglio che offre il mercato. E diciamo normalmente perché anche nello sci, come nel campo delle autovetture, esistono industrie prestigiose che non prendono parte (perché non vogliono o perché non possono)

all'attività agonistica. Una Rolls Royce, tanto per fare un esempio automobilistico comprensibile, non è seconda a nessuna autovettura il cui prestigio derivi dall'agonismo. Nello sci identificare le Rolls Royce è però più difficile. Se non si ha un'infarinatura tecnica e nessun principiante ce l'ha diventa gioco forza affidarsi al consiglio dell'amico, del maestro o del negoziante. Purtroppo si tratta spesso di pareri interessati, al di fuori di ogni prerogativa tecnica. Di qui l'importanza di questo mondiale Marche, il cui fine è quello di illuminare gli sciatori su quanto di meglio offre il mercato mondiale dello sci e di accelerare la «morte» dei sofisticatori. Ogni Marca in classifica, indipendentemente dalla posizione determinata dal fattore-uomo, offre sufficienti garanzie di efficienza. Questo è bene che

lo si sappia subito. Perché non tutti hanno i Thöni, gli Augert, i Russi, i Neureuther, gli Hinterseer, i Gros.

Il mondiale Marche numero due scatterà contemporaneamente con la Coppa del Mondo 1974. Da quel momento «Nevesport» pubblicherà, su tutti i numeri, la classifica, aggiornandola di gara in gara. Il punteggio che verrà assegnato è di 25, 20, 15, 11, 8, 6, 4,3,2 e 1 punto alle marche di materiale tecnico (sci, scarponi, attacchi di sicurezza, bastoncini e occhiali) che figureranno nei primi dieci posti di ogni gara valevole per la Coppa 1974 e delle gare valevoli per i campionati mondiali di Saint Moritz. Naturalmente, trattandosi di marche, ci troveremo certamente di fronte al caso che una stessa industria si trovi ad occupare diversi posti tra i primi dieci di una stessa gara. In questo caso, così come avviene per il campionato mondiale Marche d'automobilismo, sarà ritenuto valido soltanto il miglior risultato. Cosicché una determinata Marca, ottenendo più piazzamenti, potrà annullare punteggi ai concorrenti e non beneficiarne. Naturalmente nel mondiale Marche non ci sarà il raddoppio come nella Coppa del Mondo atleti. Ci saranno però le tappe, tre oltre quella dei campionati mondiali di Saint Moritz, che definiremo «tappa 2 bis» perché a cavallo della seconda e terza tappa di Coppa del Mondo.

Nevesport 15 novembre 1973

CONTRAPPUNTO

Interessante iniziativa della rivista Nevesport di indire un Campionato Mondiale Marche sull'esempio del Mondiale Costruttori di Formula Uno. L'iniziativa è senz'altro encomiabile quanto ambiziosa. Non è la prima volta che un quotidiano o una rivista di settore si fa promotore di iniziative del genere il cui successo è però variabile sia come «visibilità» che come continuità dell'iniziativa. In molti casi si tratta di premi basati su giudizi soggettivi di giu-

rie (composte solitamente da giornalisti del settore) come per esempio il "Pallone d'Oro" patrocinato dalla rivista France Football o, per rimanere nel campo dello sci lo «Sciatore d'Oro» della Associazione Internazionale dei Giornalisti di Sci. In questo caso, come per la Coppa del Mondo, si fa riferimento a dati oggettivi desunti dalle classifiche delle gare di sci. Come specificato nell'articolo, il fine di questo Mondiale Marche «è quello di illuminare gli sciatori su quanto di meglio offre il mercato mondiale dello sci». Una finalità ambiziosa che

però se resta confinata al pubblico italiano (e ai soli lettori della rivista) perde un po' di importanza e anche di interesse per le aziende che volessero «sfruttare» la vittoria o il piazzamento in questo Mondiale a scopo di marketing. Ma da cosa spesso nasce cosa e l'iniziativa potrebbe evolvere con respiro internazionale con il patrocinio della FIS (come il mondiale costruttori di F1 è assegnato dalla FIA) o associando all'iniziativa riviste europee e americane che diffondessero il «messaggio» sui loro mercati. Da seguire l'evoluzione dell'iniziativa. ■

I CANNONI DI FLAINE

Le inquietudini che si manifestano negli sciatori allorché il cielo si dimostra avaro di precipitazioni e le piste rimangono asciutte o scarsamente innevate stanno per finire a Flaine, nell'Alta Savoia, dove hanno trovato il modo di produrre la neve a comando. Vera neve, per intenderci, che potrà essere mantenuta al livello desiderato, perfettamente uniforme anche nei punti più esposti al sole o battuti dagli sciatori. Entra in funzione, infatti, un impianto eccezionale per la produzione della neve: la sola installazione di questo tipo e di tale ampiezza esistente in Europa. Il processo tecnico per la produzione della neve si chiama «Snotrol» ed è stato messo a punto, cinque anni fa, dalla North American Engineering.

Volendo descrivere il procedimento, si può dire che la neve è «sparata» da una batteria di cannoni simili a giganteschi polverizzatori, alimentati da tubi in materia plastica che fanno pensare a delle «pipelines»: i tubi sono interrati, in modo da sottrarli alla vista ed evitare che essi possano costituire un intralcio, e attraverso di essi passano dell'aria compressa e dell'acqua. Una serie di compressori d'aria e una condotta d'acqua assicurano il rifornimento. L'utilizzazione dei «cannoni da neve» è possibile quando la temperatura notturna è uguale o inferiore agli zero gradi, una condizione che in alta montagna si verifica assai prima della comparsa della neve naturale. Nel corso di una notte l'impianto produce neve per uno spessore di cinque centimetri, e si tratta di neve ben compatta. La società che realizza l'impianto è la CECIL (Cabinet d'Etudes et de Conseils Industriels Lyonnais). Già quest'anno, dunque, a Flaine, la pista rossa «Mephisto» sarà approntata con neve per una lunghezza di duemilaottocento metri e una larghezza di quaranta, su un dislivello di seicento



metri.

L'acqua necessaria alla produzione della neve sarà attinta al lago di Vernant, al limitare dei grandi ghiacciai: la portata d'acqua è imponente (centomila metri cubi) con un consumo orario di centoquaranta. La sala macchine che azionerà l'impianto è situata nella stazione della funivia, mentre venti cannoni da neve saranno predisposti su slitte e ottanta idranti saranno scaglionati lungo il percorso della Mephisto». Le condotte d'acqua e d'aria, come si è detto, sono sotterranee, e saranno protette dal gelo della neve che esse stesse avranno contribuito a produrre. I vantaggi di questo nuovo impianto sono molteplici ed evidenti. In primo luogo, esso estende l'arco della stagione sciistica, anticipandone e ritardandone la durata. Si scierà prima che la neve - quella vera abbia fatto la sua apparizione e si continuerà a sciare dopo che essa si sarà rarefatta.

A Flaine sono, naturalmente, molto orgogliosi di questo impianto. « Si tratta - dicono - di una vera fabbrica di neve a comando, che può essere prodotta nella quantità voluta e sempre controllabile ». I francesi l'hanno chiamata neve di coltura.

G. Cavazzoni - Neversport 15 novembre 1973



L'articolo presenta una novità destinata a rivoluzionare la preparazione delle piste e a sopperire alla carenza o addirittura alla mancanza di neve. Siamo ancora ad un livello quasi-sperimentale ma se i «cannoni» funzioneranno veramente (anche sul non trascurabile lato economico) si può pensare che alla stazione di Flaine seguiranno molte altre stazioni dell'arco alpino e in particolar modo quelle che cominciano ad avere problemi di precipitazioni nevose. Non resta che attendere l'evoluzione. ■

DERBY ORO



*tutti campioni
con lo sci
dei campioni*



PERSENIKO

CHIAVENNA

Sci in legno di hickory stratificato e laccato in azzurro, dispone di lamine in acciaio che coprono gli spigoli inferiori. Il modello di questo sci, Derby Oro della fabbrica Persenico di Chiavenna, fu usato da molti atleti italiani nelle Olimpiadi invernali di Cortina del 1956.

(Autore anonimo - primi anni '60)

Quelli che amano la Valanga Azzurra, quelli che amano gli sci "diritti", quelli che curvano usando i loro piedi, quelli che amano la montagna, QUELLI CHE AMANO LO SCI.

Fonti bibliografiche consultate

rivista di turismo e sport invernali

SCI

sciare

SPORT INVERNALI

 **STADIO**

LA STAMPA

TUTTOSPORT

il Resto del Carlino

IL PICCOLO

WORLD'S LEADING SKI MAGAZINE
INCORPORATING SKI LIFE

SKI SKIING

nevesport
ILLUSTRATO

La Gazzetta dello Sport

CORRIERE DELLA SERA

 **TRIBUNE**
QUOTIDIEN FONDÉ EN 1879 **DE GENÈVE**

Le Nouvelliste

Berner Zeitung

LA LIBERTÉ

24 heures
FEUILLE D'AVIS
DE LAUSANNE
LE GRAND QUOTIDIEN SUISSE

TRIBUNE
DE LAUSANNE **LE MATIN**

LE COURRIER

Der Bund

Gli articoli, note e commenti sono originali dell'autore. Quanto di non originale (estratti di articoli, citazioni, dialoghi, etc.) sono segnalate come citazione con nome dell'autore, rivista o quotidiano, data di uscita. Gli articoli in lingua inglese e francese sono stati tradotti e adattati dall'autore. Le fotografie sono riprese dal web con citazione dell'autore ove presente. Gli autori o i titolari dei diritti sul materiale non originale pubblicato che riscontrino violazione di tali diritti possono richiedere all'autore la rimozione del materiale. La presente pubblicazione non ha carattere pubblicazione periodica, non può quindi considerarsi un prodotto editoriale ai sensi della legge 7 marzo 2001, n. 62. Può essere stampata in copia unica per uso personale. La stampa in più copie per altri usi non è consentita se non con il consenso dell'autore. Per ogni informazione, correzione, reclamo contattare marcograssi@libero.it