

Basket: per il primato (con la Forst che ha vinto sabato) ancora in tre I rimbalzi di Meneghin valgono la vittoria dell'Ignis: 78-67



VARESE — Un duello tra Brumatti e Meneghin: il varesino è stato il mattatore della giornata.

Troppo debole sotto i tabelloni l'Innocenti - Ferracini non ha retto il confronto con il «pivot» varesino - Nel duello tra gli americani ha avuto nettamente la meglio Morse

IGNIS: Meneghin 23, Morse 23, Bisson 11, Zanatta 12, Osola 5, Rusconi 10, Fattori 12, Lucarelli, S. Varesini, Gualco, Rizzi, Innocenti 12, Brumatti 19, Barilera 12, Brosterhaus 8, Ferracini 7, Geronzi 9, Bianchi, Malini 2, Vecchioli 2.
ARBITRI: Zambelli di Milano e Albanesi di Busto Arsizio.
NOTE: Palazzetto pieno, oltre 6 mila i presenti. L'Innocenti ha vinto di oltre 9 milioni. Usciti per 5 falli: Bisson e Meneghin per l'Ignis; Ferracini e Brosterhaus per l'Innocenti. Tiri liberi: Ignis 16 su 20, Innocenti 9 su 12. Era presente commissario tecnico della nazionale, Giancarlo Primo. All'inizio della partita è stato osservato un minuto di silenzio in memoria di Rino Garbosi, ex allenatore dell'Ignis.

DALL'INVIATO
VARESE, 6 gennaio. Quando Meneghin è uscito per cinque falli, sul punteggio 75 a 64 per l'Ignis, Rubini è andato verso la panchina avvertendo e si è complimentato con il pivot varesino. Ormai per l'Innocenti non c'era più niente da fare: mancava un minuto e mezzo al termine dell'incontro e l'unico problema per i milanesi era di contenere il passivo e sperare di prendere qualche rimbalzo. Si, perché finché in campo è rimasto Dino Meneghin, due metri e quattro centimetri, pivot dell'Ignis e della nazionale italiana, per i rimbalzi milanesi c'è stato poco da fare. Da solo ne ha presi 20, equamente divisi tra difesa e attacco, mentre l'Innocenti, tutta la squadra, ne ha presi 26 in quaranta minuti.

Mezza vittoria dell'Ignis è stata il sotto canestro, l'altra metà spetta alla difesa, grintosa come non mai, e ai pacifici dell'Innocenti. E' finita 78 a 67 per l'Ignis, ma il distacco poteva anche essere doppio. I giocatori di Gamba, in certe occasioni hanno fatto quel che non vogliono, ma quello che più ha impressionato è stata la dimostrazione complessiva di potenza e di solidità. La sicurezza con cui andavano a canestro e impedivano agli avversari di liberarsi al tiro è stata una costante per tutto l'arco dell'incontro.

Gli atleti milanesi sembravano dei ragazzini spauriti. Brumatti pagava troppo poco per essere il braccio destro di Zanatta, l'ellini troppo leggero per tentare le entrate sotto canestro. Brosterhaus troppo spaventato per centrare il bersaglio. Sarà stata solo un'impressione, un'immagine non corrispondente alla realtà, ma per i lunghi tratti in campo è esistita solo una squadra: quella di Gamba. I milanesi hanno tentato il ricambio in due volte, ma sempre in occasione di distinzioni collettive dei varesini che sembravano ormai certi della vittoria. Bastava il recupero della concentrazione o il cambio dell'uomo fuori fase per riportare il vantaggio per l'Ignis nei termini precedenti.

E' stato così per tutto l'arco dell'incontro: i milanesi non hanno mai dato l'impressione di poter vincere. Morse, in seguito a tutto il campo del velocissimo Brosterhaus, non ha mai forzato, ha sempre atteso il momento giusto e nel secondo tempo ha segnato tutti e quattro i tentativi. Il suo tabellino parla di 25 punti con dieci centri su 16 tentativi.

Bisson ha controllato Barilera tenendolo lontano dal canestro e impedendogli di liberarsi al tiro. Su undici tentativi ha infilato sette canestri. Osola è riuscito a segnare altri il compito di segnare preoccupandosi solo di dirigere con autorità, nel primo tempo ha fatto letteralmente impazzire i difensori di Brosterhaus e di Gamba. Il suo tabellino parla di 25 punti con dieci centri su 16 tentativi.

Rusconi ha fatto il suo dovere. Osola è riuscito a segnare altri il compito di segnare preoccupandosi solo di dirigere con autorità, nel primo tempo ha fatto letteralmente impazzire i difensori di Brosterhaus e di Gamba. Il suo tabellino parla di 25 punti con dieci centri su 16 tentativi.

Il motore è montato posteriormente, in posizione inclinata sul lato destro ed è accoppiato a un cambio a quattro marce sincronizzate con leva a «clicche». Le sospensioni sono totalmente indipendenti: quelle anteriori idroelastiche, quelle posteriori a disco interdentato e a tamburo posteriore. La scocca è portante, con quattro ampie portiere.

L'arredamento interno è molto funzionale con i sedili regolabili e adattabili anche al trasporto promiscuo di persone e merci. La dotazione accessoristica è molto completa, soprattutto in rapporto al prezzo di vendita della Skoda «100». Il comfort è elevato per guidatore e passeggeri; posteriormente il sedile è perfettamente abbinabile anche con le sedili anteriori arretrate al massimo. Da ricordare che le due porte posteriori hanno la «sicurezza» per i bambini.

Su strada le prestazioni della Skoda «100» sono più che soddisfacenti: ad esempio la velocità massima coincide con quella di crociera e quindi su autostrada si possono mantenere per lunghi tratti i 120-130 km. orari, vale a dire che si può mantenere agevolmente la velocità massima oggi consentita sulle autostrade.

La tenuta di strada della Skoda «100» è molto buona, grazie anche al particolare assetto delle ruote posteriori, che non è influenzato dalle condizioni di carico della vettura. Il cambio è di facile e rapido innesto, i freni sono potenti ma soprattutto resistenti all'impiego prolungato, lo sterzo è maneggevole anche se forse un po' troppo demoltiplicato.

Un dato veramente positivo per la Skoda «100» è il consumo: la casa costruttrice denuncia un consumo di benzina, calcolato secondo le norme DIN, pari a 6,8 litri per 100 km. Noi, su strada, nelle più diverse condizioni d'impiego abbiamo avuto la possibilità di controllare la veridicità di questo dato; possiamo comunque aggiungere che anche «tirando a fondo» il motore non si superano mai i 9 litri per 100 km. Ma ciò che è ancora più interessante è che il motore della Skoda «100» può funzionare egregiamente con la benzina normale, consentendo all'automobilista un'ulteriore riduzione delle spese di esercizio.

E. C.

Rimessa alla prova la Skoda «100»

Tra le «mille» a 4 porte trovata la più economica

Secondo le norme consuma solo 6,8 litri per 100 chilometri - Viaggiando al massimo non si superano i 9 litri - Funziona egregiamente anche con benzina normale

Il prezzo della benzina «super», è stato recentemente portato a 200 lire; sembra prossimo il ricorso al razionamento dei carburanti; i prezzi di vendita delle autovetture nuove di fabbrica, sia nazionali che estere, potrebbero subire aumenti variabili dal 7 al 14 per cento.

Questa situazione — insieme al blocco della circolazione nei giorni festivi — ha creato la recente recessione delle vendite delle vetture nuove sul nostro mercato e ha determinato in alcuni automobilisti che la auto la usano per davvero ricerca della vettura più economica, più conveniente e più a buon mercato.

Da questa indagine — che anche noi abbiamo svolto con l'istituto di ricerca e tenendo presenti le caratteristiche dei vari modelli disponibili — è venuta in luce la berlina cecoslovacca Skoda «100» a quattro porte e a cinque posti più economica. Se a ciò si aggiunge che ci si trova di fronte a una vettura di concezione, con gli organi meccanici sordimentati, una carrozzeria molto confortevole e adatta alle diverse esigenze d'impiego, ci si spiega il motivo per cui le vendite della Skoda «100» standati, in vendita sul nostro mercato al prezzo di lire 990.000 IVA e trasporto franco concessionario compresi, siano in ascesa.

L'unica rimora a una maggiore diffusione della Skoda «100» è dell'analogo modello lusso «100 L» è la mancanza di una maggiore disponibilità di vetture, dato che gli stabilimenti di Mlada Boleslav devono far fronte alle richieste che pervengono dall'Europa orientale e dall'Europa occidentale.

Tramite l'importazione generale per l'Italia della Skoda, la Motorest di Roma, abbiamo avuto occasione di sottoporre di nuovo a un esauriente «test» su strada la berlina «100» standard. La prova si è rivelata senz'altro molto positiva a tutti gli effetti.

Prima di riportare le impressioni di guida è utile ricordare brevemente le caratteristiche tecniche della vettura.

Il motore è montato posteriormente, in posizione inclinata sul lato destro ed è accoppiato a un cambio a quattro marce sincronizzate con leva a «clicche». Le sospensioni sono totalmente indipendenti: quelle anteriori idroelastiche, quelle posteriori a disco interdentato e a tamburo posteriore. La scocca è portante, con quattro ampie portiere.

L'arredamento interno è molto funzionale con i sedili regolabili e adattabili anche al trasporto promiscuo di persone e merci. La dotazione accessoristica è molto completa, soprattutto in rapporto al prezzo di vendita della Skoda «100». Il comfort è elevato per guidatore e passeggeri; posteriormente il sedile è perfettamente abbinabile anche con le sedili anteriori arretrate al massimo. Da ricordare che le due porte posteriori hanno la «sicurezza» per i bambini.

Su strada le prestazioni della Skoda «100» sono più che soddisfacenti: ad esempio la velocità massima coincide con quella di crociera e quindi su autostrada si possono mantenere per lunghi tratti i 120-130 km. orari, vale a dire che si può mantenere agevolmente la velocità massima oggi consentita sulle autostrade.

La tenuta di strada della Skoda «100» è molto buona, grazie anche al particolare assetto delle ruote posteriori, che non è influenzato dalle condizioni di carico della vettura. Il cambio è di facile e rapido innesto, i freni sono potenti ma soprattutto resistenti all'impiego prolungato, lo sterzo è maneggevole anche se forse un po' troppo demoltiplicato.

Un dato veramente positivo per la Skoda «100» è il consumo: la casa costruttrice denuncia un consumo di benzina, calcolato secondo le norme DIN, pari a 6,8 litri per 100 km. Noi, su strada, nelle più diverse condizioni d'impiego abbiamo avuto la possibilità di controllare la veridicità di questo dato; possiamo comunque aggiungere che anche «tirando a fondo» il motore non si superano mai i 9 litri per 100 km. Ma ciò che è ancora più interessante è che il motore della Skoda «100» può funzionare egregiamente con la benzina normale, consentendo all'automobilista un'ulteriore riduzione delle spese di esercizio.



La Skoda «100» vista frontalmente.

Contributo alla sicurezza anche nei dettagli

Per i soli tergitristalli una prova di cinquemila ore

Al Centro Ford li tengono in attività per 20 giorni e 20 notti consecutive

Spesso la sicurezza di guida è legata ai più piccoli particolari. Basti pensare all'eventualità di un guasto al tergitristallo all'autostrada, quando piove forte. A velocità elevata un incidente del genere può avere conseguenze assai serie. E' per questo che la qualità e la durata dell'intero impianto lavavetro devono essere accuratamente controllate e continuamente verificate.

Nel suo centro di sviluppo, la Ford ha una sezione gigantesca che si occupa esclusivamente di questi «dettagli»: il laboratorio che controlla la resistenza delle varie parti. L'impianto è costato 2,1 milioni di marchi tedeschi (circa mezzo miliardo di lire) ed occupa circa 40 persone, tra ingegneri e tecnici. Qui vengono costantemente controllati gli assi, lo sterzo, la trasmissione, gli attacchi dei sedili, il serbatoio, le serrature delle porte, del bagagliaio e tanti altri particolari.

Il tergitristallo viene provato per 500 ore consecutive e le spazzole si muovono da una parte e dall'altra, più di un milione di volte, in un getto d'acqua e 30 secondi a secco. Il tutto in un processo «non stop» che dura 20 giorni e 20 notti. Il che equivale a prestazioni che altrimenti il tergitristallo darebbe in cinque anni. Prestazioni che, con tutta probabilità, un'automobile non richiederebbe mai.

Costruite negli Stati Uniti

Gomme giganti per una motrice di 20.000 chili



Le metriche dei camion stanno diventando sempre più grandi e accende così, di conseguenza, che anche le ruote assumano dimensioni sempre maggiori. Il pneumatico più grande del mondo, che misura circa metri 3,60 di diametro e pesa quasi 4 tonnellate, è stato fabbricato dalla «Goodyear» di Topeka (Kansas) su ordinazione della società «Unit Rig & Equipment Co.», costruttrice di una motrice (nella foto) che pesa 20.000 chili, scagorismi. Tale motrice monta sei di queste gigantesche ruote, larghettamente battezzate «mammoth».

Nonostante le carenze aerodinamiche, il 1973 è stato un anno di notevole sviluppo per il traffico aereo in Italia. In servizio di linea sono stati immessi in servizio nuovi aerei di linea, sia di produzione nazionale che straniera. Il traffico aereo è cresciuto del 10 per cento, mentre il traffico internazionale è cresciuto del 15 per cento.

Per i viaggi di notte, inoltre vengono utilizzati piccoli riflettori ad infrarossi che permettono una visibilità fino a 30 metri all'indietro, senza che le macchine che seguono siano abbagliate.

La Clarion Company giapponese ha brevettato un sistema retrovisore particolarmente utile per i camion. Dietro l'automezzo ed al lati della vettura, piccoli riflettori ad infrarossi permettono di vedere il traffico e lo trasmettono su schermi posti sul cruscotto. In tal modo il guidatore ha una visione completa del traffico attorno a lui.

Per i viaggi di notte, inoltre vengono utilizzati piccoli riflettori ad infrarossi che permettono una visibilità fino a 30 metri all'indietro, senza che le macchine che seguono siano abbagliate.

L'utilizzazione di questo tipo di aeromobili ha concorso a determinare una notevole flessione di voli supplementari di linea sotto «carico» (87 voli contro i 200 del 1972), mentre i voli supplementari di linea per trasporto passeggeri si sono mantenuti sugli stessi valori dello scorso anno (246 voli).

Rubrica a cura di Fernando Strambaci

E' stata progettata ad Erevan

In costruzione un'auto elettrica sovietica

E' in costruzione in URSS il prototipo di un modello di auto elettrica — progettato presso il Politecnico di Erevan — avente una autonomia di marcia di 250-300 km. Gli stabilimenti di Erevan stanno nel frattempo lavorando alla creazione di un autobus, basato sullo stesso schema e da impiegare in città.

Queste macchine disporranno di un motore a combustione interna di modesta potenza che, grazie al funzionamento a carico costante, assicura la piena combustione del carburante con un grado di tossicità inferiore del 70-80 per cento a quello solito.

Questo motore carica gli accumulatori, che a loro volta si assumono i carichi variabili che sorgono durante la partenza, la accelerazione e la frenata.

La guida di questa auto elettrica «ibrida», in grado di far concorrenza all'auto con motore a benzina, è semplicissima: il guidatore deve agire soltanto su due pedali: quello della accelerazione e quello del freno.

Canon-Snaidero 65-64

Un'altalena che vincono i lagunari

CANON: Medoni 19, Zanoni, Ardesi, Carraro 6, Milani 2, Hawes 12, Bufalini 20, Barbazza, Spillare 2, Gorghetto 4.

SNADIERO: Mellita 8, Giomo 5, Sanders 8, Malgoli 21, Paschini 6, Natali 7, Bani 2, Savo 2, Fortunato, Tognazzo.

ARBITRI: Bianchi di Livorno e Corzani di Firenze.

VICENZA, 6 gennaio (m. m.). Dopo lo sgambetto sofferto ad opera del Sapori, il quasi miracolo a Milano di domenica scorsa contro l'Innocenti, la Canon avrebbe dovuto oggi ritrovare tutta intera la sua grossa personalità per contrastare da par suo la risorta Snaidero. Non c'è riuscita del tutto anche perché il tradizionale sapore del derby ha dato fuoco e grinta alla battaglia.

All'inizio erano gli udinesi a spingere a fondo tanto da segnare per primi, ma subito la Canon prendeva a controllare il gioco e a passare in vantaggio.

Così la progressione: al 5' 95, al 10' 195, al 15' 31-24 e al termine del tempo 40-29... con l'aggiunta di non poche papere del duo arbitrale. Accanto, addirittura, al secondo tempo che vedeva la bruciante riscossa della Snaidero, che, passo passo, riusciva a raggiungere e poi a superare (al 13' e 30' 57-55) i veneziani, a dire il vero oggi un po' sottotono.

Con un altalenante solo punto di vantaggio, ora per l'una ora per l'altra squadra, si giungeva ad un soffio di secondi dalla fine 64-63 a favore dei friulani, che però vedevano sfumare le loro speranze da una zampata magistrale del tecnico Bufalini: 65-64 per i lagunari... è un sudatissimo successo! Tutto da dimenticare l'arbitraggio.

Stentata vittoria del Brill

BRILL: Vitelli 19, Ferrello 11, Vascellari, Fedrati 2, Spinetti 2, De Rossi 2, Sutter 26 (non entrati Mastio, Serra, Corredo).

NOTE: Tiri liberi per il Brill 10 su 24, per l'Alco 6 su 10.

La Mobilquattro batte la Maxmobili 99-75

JURA MATTATORE

MOBILQUATTRO: Rodà (13), Papetti (2), Girololi (2), Barlicchi (12), Campanaro, Jura (28), Grassani, Crippa (6), Gergati (6), Nizza (22).

MAXMOBILI: F. Rossi (10), G.F. Bertoli (6), S. Rossi (2), Natali (4), Grasselli (4), Olivetti, Gurni (28), Fantin (4), Plelek (18), Casali (1).

ARBITRI: Ugatti (Salerno) e Montella (Napoli).

Tiri liberi: 27 su 38 per Mobilquattro; 11 su 16 per Maxmobili. Usciti per cinque falli: Papetti al 3'46", Bertoli al 10'06". Usciti per quattro falli: Fantin al 12'30", Grasselli al 12'50".

MILANO, 6 gennaio. Niente da fare per la Maxmobili scesa a Milano per affrontare una Mobilquattro troppo forte, almeno considerando il livello mediocre dei pesaresi.

La carta vincente dei milanesi è risultata ancora una volta «americana» Jura, che ha letteralmente «disarmato» e costretto alla resa l'ammiraglio dell'altro fronte, Plelek.

Quale fosse il tema dominante del match lo si poteva rilevare fin dalle prime battute di gioco, quando la Mobilquattro imprimeva il suo ritmo, realizzando subito su quattro tentativi otto punti.

Troppo debole la difesa pesarese perché potesse in qualche modo adottare delle valide contromisure. Neppure la «zona» adottata per l'intero primo tempo e per parte del secondo poteva limitare il «nani». Tanto che dopo il 9' il risultato diceva 31 a 17 per i giallorossi di Sales.

In questa fase il duo Jura-Nizza imperversava sotto i canestri, disorientando gli inesperti pesaresi.

Gioco, velocità, ritmo e tiro con penetrazione notevoli le armi della Mobilquattro, che in difesa adottava un «a uomo» molto stretto su Plelek e Gurni, gli uomini di maggior spicco del quintetto di Pesaro. Il secondo non poteva variare granché la scena: sempre la Mobilquattro a dettare l'iniziativa, mentre la Maxmobili pagava la propria inesperienza, accumulando falli su falli.

Una po' di respiro alla Maxmobili veniva dall'uscita di Jura, sostituito dal validissimo Papetti. Lo scarto tra le due squadre non diminuiva però sensibilmente. Alla fine il vantaggio dei milanesi, sostenuti dal pubblico era di 24 punti: il canestro del 99-75 lo siglava Jura, rientrato nell'ultima parte del match, addirittura dalla propria area.

r. b.

Settimana del fondo

La staffetta alla Cecoslovacchia Terza l'Italia

TRENTO, 6 gennaio. La prima gara della settimana internazionale di fondo di sci, la staffetta 2x10 km, disputata sulle nevi di Cogolo, in Val di Sole, si è conclusa con una stretta misura della squadra cecoslovacca, seguita nell'ordine da quella italiana e francese.

Particolarmente entusiasmante il duello per il terzo posto, risoltosi a favore della nazionale francese, con una generosa rimonta dell'azzurro Carlo Favre.

La staffetta alla Cecoslovacchia Terza l'Italia

La prima gara della settimana internazionale di fondo di sci, la staffetta 2x10 km, disputata sulle nevi di Cogolo, in Val di Sole, si è conclusa con una stretta misura della squadra cecoslovacca, seguita nell'ordine da quella italiana e francese.

Particolarmente entusiasmante il duello per il terzo posto, risoltosi a favore della nazionale francese, con una generosa rimonta dell'azzurro Carlo Favre.

La staffetta alla Cecoslovacchia Terza l'Italia

La prima gara della settimana internazionale di fondo di sci, la staffetta 2x10 km, disputata sulle nevi di Cogolo, in Val di Sole, si è conclusa con una stretta misura della squadra cecoslovacca, seguita nell'ordine da quella italiana e francese.

Particolarmente entusiasmante il duello per il terzo posto, risoltosi a favore della nazionale francese, con una generosa rimonta dell'azzurro Carlo Favre.

La staffetta alla Cecoslovacchia Terza l'Italia

La prima gara della settimana internazionale di fondo di sci, la staffetta 2x10 km, disputata sulle nevi di Cogolo, in Val di Sole, si è conclusa con una stretta misura della squadra cecoslovacca, seguita nell'ordine da quella italiana e francese.

Particolarmente entusiasmante il duello per il terzo posto, risoltosi a favore della nazionale francese, con una generosa rimonta dell'azzurro Carlo Favre.

La staffetta alla Cecoslovacchia Terza l'Italia

La prima gara della settimana internazionale di fondo di sci, la staffetta 2x10 km, disputata sulle nevi di Cogolo, in Val di Sole, si è conclusa con una stretta misura della squadra cecoslovacca, seguita nell'ordine da quella italiana e francese.

Particolarmente entusiasmante il duello per il terzo posto, risoltosi a favore della nazionale francese, con una generosa rimonta dell'azzurro Carlo Favre.

La staffetta alla Cecoslovacchia Terza l'Italia

La prima gara della settimana internazionale di fondo di sci, la staffetta 2x10 km, disputata sulle nevi di Cogolo, in Val di Sole, si è conclusa con una stretta misura della squadra cecoslovacca, seguita nell'ordine da quella italiana e francese.

Particolarmente entusiasmante il duello per il terzo posto, risoltosi a favore della nazionale francese, con una generosa rimonta dell'azzurro Carlo Favre.

La staffetta alla Cecoslovacchia Terza l'Italia

La prima gara della settimana internazionale di fondo di sci, la staffetta 2x10 km, disputata sulle nevi di Cogolo, in Val di Sole, si è conclusa con una stretta misura della squadra cecoslovacca, seguita nell'ordine da quella italiana e francese.

Particolarmente entusiasmante il duello per il terzo posto, risoltosi a favore della nazionale francese, con una generosa rimonta dell'azzurro Carlo Favre.

La staffetta alla Cecoslovacchia Terza l'Italia

La prima gara della settimana internazionale di fondo di sci, la staffetta 2x10 km, disputata sulle nevi di Cogolo, in Val di Sole, si è conclusa con una stretta misura della squadra cecoslovacca, seguita nell'ordine da quella italiana e francese.

Particolarmente entusiasmante il duello per il terzo posto, risoltosi a favore della nazionale francese, con una generosa rimonta dell'azzurro Carlo Favre.

La staffetta alla Cecoslovacchia Terza l'Italia

La prima gara della settimana internazionale di fondo di sci, la staffetta 2x10 km, disputata sulle nevi di Cogolo, in Val di Sole, si è conclusa con una stretta misura della squadra cecoslovacca, seguita nell'ordine da quella italiana e francese.

Particolarmente entusiasmante il duello per il terzo posto, risoltosi a favore della nazionale francese, con una generosa rimonta dell'azzurro Carlo Favre.

La staffetta alla Cecoslovacchia Terza l'Italia

La prima gara della settimana internazionale di fondo di sci, la staffetta 2x10 km, disputata sulle nevi di Cogolo, in Val di Sole, si è conclusa con una stretta misura della squadra cecoslovacca, seguita nell'ordine da quella italiana e francese.

Particolarmente entusiasmante il duello per il terzo posto, risoltosi a favore della nazionale francese, con una generosa rimonta dell'azzurro Carlo Favre.

La staffetta alla Cecoslovacchia Terza l'Italia

La prima gara della settimana internazionale di fondo di sci, la staffetta 2x10 km, disputata sulle nevi di Cogolo, in Val di Sole, si è conclusa con una stretta misura della squadra cecoslovacca, seguita nell'ordine da quella italiana e francese.

Particolarmente entusiasmante il duello per il terzo posto, risoltosi a favore della nazionale francese, con una generosa rimonta dell'azzurro Carlo Favre.

La staffetta alla Cecoslovacchia Terza l'Italia

La prima gara della settimana internazionale di fondo di sci, la staffetta 2x10 km, disputata sulle nevi di Cogolo, in Val di Sole, si è conclusa con una stretta misura della squadra cecoslovacca, seguita nell'ordine da quella italiana e francese.

Particolarmente entusiasmante il duello per il terzo posto, risoltosi a favore della nazionale francese, con una generosa rimonta dell'azzurro Carlo Favre.

La staffetta alla Cecoslovacchia Terza l'Italia

La prima gara della settimana internazionale di fondo di sci, la staffetta 2x10 km, disputata sulle nevi di Cogolo, in Val di Sole, si è conclusa con una stretta misura della squadra cecoslovacca, seguita nell'ordine da quella italiana e francese.

Particolarmente entusiasmante il duello per il terzo posto, risoltosi a favore della nazionale francese, con una generosa rimonta dell'azzurro Carlo Favre.

La staffetta alla Cecoslovacchia Terza l'Italia

La prima gara della settimana internazionale di fondo di sci, la staffetta 2x10 km, disputata sulle nevi di Cogolo, in Val di Sole, si è conclusa con una stretta misura della squadra cecoslovacca, seguita nell'ordine da quella italiana e francese.

Particolarmente entusiasmante il duello per il terzo posto, risoltosi a favore della nazionale francese, con una generosa rimonta dell'azzurro Carlo Favre.

La staffetta alla Cecoslovacchia Terza l'Italia

La prima gara della settimana internazionale di fondo di sci, la staffetta 2x10 km, disputata sulle nevi di Cogolo, in Val di Sole, si è conclusa con una stretta misura della squadra cecoslovacca, seguita nell'ordine da quella italiana e francese.

Particolarmente entusiasmante il duello per il terzo posto, risoltosi a favore della nazionale francese, con una generosa rimonta dell'azzurro Carlo Favre.

La staffetta alla Cecoslovacchia Terza l'Italia

La prima gara della settimana internazionale di fondo di sci, la staffetta 2x10 km, disputata sulle nevi di Cogolo, in Val di Sole, si è conclusa con una stretta misura della squadra cecoslovacca, seguita nell'ordine da quella italiana e francese.

Particolarmente entusiasmante il duello per il terzo posto, risoltosi a favore della nazionale francese, con una generosa rimonta dell'azzurro Carlo Favre.

La staffetta alla Cecoslovacchia Terza l'Italia

La prima gara della settimana internazionale di fondo di sci, la staffetta 2x10 km, disputata sulle nevi di Cogolo, in Val di Sole, si è conclusa con una stretta misura della squadra cecoslovacca, seguita nell'ordine da quella italiana e francese.

Particolarmente entusiasmante il duello per il terzo posto, risoltosi a favore della nazionale francese, con una generosa rimonta dell'azzurro Carlo Favre.

La staffetta alla Cecoslovacchia Terza l'Italia

La prima gara della settimana internazionale di fondo di sci, la staffetta 2x10 km, disputata sulle nevi di Cogolo, in Val di Sole, si è conclusa con una stretta misura della squadra cecoslovacca, seguita nell'ordine da quella italiana e francese.

Particolarmente entusiasmante il duello per il terzo posto, risoltosi a favore della nazionale francese, con una generosa rimonta dell'azzurro Carlo Favre.

La staffetta alla Cecoslovacchia Terza l'Italia

La prima gara della settimana internazionale di fondo di sci, la staffetta 2x10 km, disputata sulle nevi di Cogolo, in Val di Sole, si è conclusa con una stretta misura della squadra cecoslovacca, seguita nell'ordine da quella italiana e francese.

Particolarmente entusiasmante il duello per il terzo posto, risoltosi a favore della nazionale francese, con una generosa rimonta dell'azzurro Carlo Favre.

La staffetta alla Cecoslovacchia Terza l'Italia

La prima gara della settimana internazionale di fondo di sci, la staffetta 2x10 km, disputata sulle nevi di Cogolo, in Val di Sole, si è conclusa con una stretta misura della squadra cecoslovacca, seguita nell'ordine da quella italiana e francese.

Particolarmente entusiasmante il duello per il terzo posto, risoltosi a favore della nazionale francese, con una generosa rimonta dell'azzurro Carlo Favre.