

Ein Wegweiser für
Abfahrts- und
Slalomläufe.



PRINTED BY
KING AND HUTCHINGS, LTD.,
UXBRIDGE, MIDDLESEX, ENGLAND.

EIN WEGWEISER FÜR ABFAHRTS- UND SLALOMLÄUFE.

VORWORT.

GESTÜTZT auf den Vorschlag des Ski Club of Great Britain befasste sich der zehnte Internationale Ski Kongress, der im Februar 1928 in St. Moritz tagte, mit der Frage der Einführung des Abfahrts- und Slalomlaufes in das Internationale Rennprogramm.

Der Kongress kam zum Schlusse, dass ihm die Erfahrung in diesen Läufen fehle und beantragte daher eine Reglementierung bis zum nächsten Kongress 1930 zu vertragen. Es wurde beschlossen allen Mitgliedern der F.I.S. die Wichtigkeit der Durchführung von Abfahrts- und Slalomläufen während des Winters 1928/29 nahe zu legen, damit die gemachten Erfahrungen der Kommission, die vor dem 1. August 1929 zusammentritt, vorgelegt werden können.

Es ist von grosser Wichtigkeit, dass alle Länder dieser Einladung Folge leisten, damit am nächsten Ski Kongress über die Vorschläge Beschluss gefasst werden kann.

Das Komitee hatte für den Kongress 1928 Bestimmungen über den Abfahrts- und Slalomlauf ausgearbeitet, die sich auf die Wettlaufordnung des Ski Club of Great Britain stützen und die mit dem Protokoll des X. Internationalen Skikongresses den Mitgliedern der F.I.S. zur Einsicht zugestellt worden sind.

Diesen Bestimmungen soll alle Aufmerksamkeit geschenkt werden, damit der Kongress von 1930 entscheiden kann, ob diese Läufe anerkannt werden, und in welcher Weise die vorliegenden Bestimmungen Umänderungen erfahren sollen bevor sie der Internationalen Wettlaufordnung angegliedert werden.

Es ist ebenfalls äusserst wichtig hervorzuheben, dass der Erfolg bei der Durchführung der Slalomläufe völlig von der Organisation abhängt. Der nachfolgende Artikel über den Slalomlauf ist eine Zusammenfassung der gemachten Erfahrungen in den letzten Wintern. Er soll all' denen die sich im kommenden Winter praktisch mit der Organisation des Slalomlaufes befassen behülflich sein. Allerdings genügt ein Winter nicht um sich die nötigen Erfahrungen für die Organisation des Slalomlaufes anzueignen, ausser man habe sich bereits vorher praktisch mit dem modernen Slalomlauf befasst.

Wir empfehlen daher allen Mitgliedern der F.I.S. den nachfolgenden Artikel genau zu studieren, damit die gesammelten Erfahrungen des Ski Club of Great Britain verwertet werden können und die

eigenen Versuche auf fruchtbaren Boden fallen. Seine Wettlaufordnung ist hier beigefügt, die in kleinen Punkten vom St. Moritzer Protokoll abweicht. Man bezweckt dadurch die letzte Verbesserung der Wettlaufordnung, die als solche betrachtet wird, zu prüfen.

Wir hoffen, dass die gesammelten Erfahrungen dem Kongress von 1930 erlauben werden einen endgültigen Entscheid zu fällen.

CARL GUST. D. HAMILTON,
Sekretär des Internationalen Skiverband.

[Der Ski Club of Great Britain verdankt Herrn Walter Bernays die Uebersetzung des Artikels über den Slalomlauf und Herrn Dr. Walter Amstutz die Uebersetzung der Wettlaufordnung.

Weitere Kopien dieser Schrift können vom Sekretär des Ski Club of Great Britain, 72, 73, Chandos House, Palmer Street, Victoria Street, London, S.W.1, unter Zustellung eines Internationalen Antwort-Coupons im Werte von sechs pence bezogen werden.]

WETTLAUFORDNUNG.

Abfahrts- und Slalomlauf.*

Allgemeine Bestimmungen.

1. Das *Rennkomitee* ist die verantwortliche Instanz, welche die Durchführung der Rennen überwacht.

Stockhilfe.

2. Bei den Abfahrts- und Slalomläufen wird jeder Läufer disqualifiziert, der einen oder beide Stöcke zum Abbremsen mit beiden Händen fasst, oder wenn er auf irgend eine andere Art die klare Absicht dieser Vorschrift umgeht, die jede Stockhilfe zum Behufe des Abbremsens verbietet.

Ausrüstung.

3. Die Läufer dürfen ihre Ausrüstung (Ski, Stöcke, Riemen, etc.) nur mit Reperaturwerkzeugen flicken oder mit Ersatzteilen auswechseln, die sie—oder im Falle eines Mannschaftslaufes, die übrigen Läufer der Mannschaft—während dem Rennen auf sich tragen. Kein Läufer darf irgend einen Teil seiner Ausrüstung von Zuschauern borgen. Ausgenommen sind die Rennen, bei denen ein Vorlauf (Hindmarsh-Start) eingeschaltet wird; hier dürfen die Läufer irgend einen Teil ihrer Ausrüstung, der im Vorlaufe gebrochen worden, verloren gegangen oder beschädigt worden ist, ersetzen, damit sie auch zum Hauptlaufe starten können. Sie dürfen zu diesem Zwecke Ausrüstungsgegenstände von Zuschauern borgen.

4. Ein Läufer der im Laufe des Rennens einen Ski verliert oder bricht, kann den Lauf auf einem Ski beendigen. Ein Läufer, der ohne Ski durch das Ziel geht, wird disqualifiziert. Ein Läufer der seine Ski absichtlich als Schlitten benützt, oder die Rennstrecke ganz oder teilweise zu Fuss durchmisst, wird disqualifiziert.

Beschwerden.

5. Läufer die sich gegen die Kampfrichter, oder wegen Verstoss der Wettlaufordnung zu beschweren haben, haben sich an das Rennkomitee zu wenden, welches unter Umständen das Rennen für nichtig erklären und eine wiederholte Durchführung verlangen kann. Kein Rennen darf als nichtig erklärt werden, bei welchem nicht schwere Verstösse gegen diese Bestimmungen vorliegen.

Flaggen.

6. Zur Streckenmarkierung der Abfahrts- und Slalomläufe werden folgende drei Farben verwendet:

* Anmerkung des Uebersetzers: Alle technischen Ausdrücke sind nach der Wettlaufordnung des Schweizerischen Akademischen Ski Clubs übersetzt.

Rote und gelbe Flaggen sind *Richtungsflaggen*. Blaue Flaggen, oder wahlweise blaue und weisse Flaggen, sind *Kontrollflaggen*.

Die Richtungsflaggen geben dem Läufer die kürzeste, sicherste und beste Route an. Gelbe Flaggen sind Warnungsflaggen; sie warnen den Läufer vor allzugrosser Geschwindigkeit. Die Läufer brauchen den Richtungsflaggen auf ihre eigene Verantwortung hin keine Aufmerksamkeit zu schenken. Ein nichtbeachten dieser Flaggen zieht für den Läufer keine Strafpunktzuschläge nach sich.

Die Kontrollflaggen (blaue, oder blaue und weisse Flaggen) dienen der Festlegung einer bestimmten Strecke (Strecken-Kontroll-Flaggen), oder sie sollen die Läufer vor gefährlichen Stellen begleiten (Gefahr-Kontroll-Flaggen). Alle Kontrollflaggen werden paarweise gesteckt und die Läufer müssen zwischen jedem Paar *durchfahren*. Ein Läufer wird disqualifiziert, oder—beim Slalomlauf—bestraft, wenn nicht seine beiden Füsse die Linie zwischen den Kontrollflaggen durchfahren.

Gelbe und blaue Flaggen sollen, wenn möglich, grösser und auffälliger sein und höher vom Boden gesteckt werden als die roten Flaggen. Blaue Kontrollflaggen sollen, wenn möglich, ein blaues Bord, oder in der Mitte den Buchstaben " C " in weiss tragen, sodass der weisse Teil der Flagge gegen einen dunklen Hintergrund (z.B. Wald) gut sichtbar ist.

Im Slalomlauf sollen alle Flaggen von der gleichen Farbe sein, ausgenommen wenn zwei oder mehrere Flaggenpaare dicht nebeneinander gesteckt werden. In diesem Falle sollen der Klarheit halber verschiedene Farben gewählt werden. Das Ziel muss bei allen Rennen (auch bei Slalomläufen) mit Kontrollflaggen markiert werden. Kein Läufer hat das Rennen beendigt, bevor seine beiden Füsse die Linie zwischen den beiden Zielflaggen durchfahren haben.

Die Einspur-Strecke.

7. Irgend ein gespürter Teil einer Rennstrecke (ausgenommen steile Abfahrtspartien), deren Befahrung sichtlich schneller ist, als der ungespurte Schnee, heisst Einspur-Strecke. Der Anfang und das Ende einer Einspur-Strecke wird durch Doppelflaggen kenntlich gemacht, sodass die Teilnehmer keine Zweifel hegen in welchem Teile der Rennstrecke die folgenden Bestimmungen zur Anwendung gelangen. Eine solche Doppelflagge besteht aus einer roten Flagge gekreuzt mit einer blauen Flagge.

8. Wird ein Läufer in einer Einspur-Strecke von einem andern Läufer überholt, so muss er aus der Spur treten, vorausgesetzt, dass der überholende Läufer ihn durch Zurufen gewarnt, und ihn hernach mit seinen Ski oder Stöcken berührt hat.

Ein Läufer, der unter diesen Umständen nicht aus der Spur tritt wird disqualifiziert.

Einspur-Strecken sollen durch Kontrollposten bewacht werden.

Der Schiedsrichter ist für die Bestimmung der Einspur-Strecke verantwortlich.

Die Punktwertung.

9. Die Punktwertung für alle Läufe, ausgenommen für Slalomläufe, wird nach folgendem System berechnet:

Die beste Zeit wird mit 100 Punkten bewertet, die übrigen Zeiten erfahren einen proportionalen Abschlag. Die Punktzahl 100 ist also

die höchst erreichbare Note. (Für die Bewertung von Slalomläufen siehe Slalombestimmungen § § 8 und 12.)

Seehundsfelle.

10. Seehundsfelle dürfen nicht zur Anwendung gelangen.

Der Start.

11. Es werden folgende Startmethoden unterschieden :

- (a) *Der gemeinsame Start* : Die Startplätze werden durch das Los bestimmt. Es wird gemeinsam gestartet. Diese Startmethode soll wenn immer möglich zur Anwendung gelangen.
- (b) *Der Hindmarsh Start* (Vorlaufstart) : Das Rennen wird in zwei Teile zerlegt, wobei der erste Teil einen Vorlauf, und der zweite Teil das Hauptrennen darstellt. Die Reihenfolge des Startes im Vorlaufe bestimmt das Los. Die Läufer starten im ersten Lauf in grössern Zeitabständen, im zweiten Laufe in der Reihenfolge ihrer Zeiten, die sie im Vorlaufe erzielt haben, wobei die kürzeste Zeit Startnummer 1, die zweitbeste Zeit Startnummer 2 u.s.f. erhält. Der Zeitabschnitt beim Starte zwischen dem ersten und zweiten Läufer ist gleich der Zeitdifferenz, die den ersten und zweiten Läufer im Vorlaufe trennt. Der Zeitabschnitt beim Starte zwischen den übrigen Läufern ist analog der Zeitdifferenz, die sie im Vorlauf trennt.
- (c) *Der Start in Intervallen* : Die Teilnehmer starten in Zeitabschnitten von einer Minute (oder mehr oder weniger). Diese Methode sollte nur dann zur Anwendung gelangen, wenn irgend eine der anderen angeführten Methoden sich aus technischen Gründen nicht durchführen lässt. In Mannschaftsrennen darf dieser Start nur bei Einstimmigkeit der Captains zur Anwendung gelangen.
- (d) *Der Mannschaftsstart* (Team-Start) : In Mannschaftsrennen, bei denen nicht der gemeinsame oder Hindmarsh-Start zur Anwendung kommen, stellen die Captains ihre Mannschaften in der Reihenfolge der Qualifikationen der einzelnen Läufer auf. Vor dem Rennen haben die Captains dem Starter eine Startliste mit der Reihenfolge ihrer Läufer auszuhändigen. Die Mannschaften starten in Gruppen. Die zuerst startende Gruppe soll aus den besten Läufern der startenden Mannschaften bestehen, u.s.f., für die weiteren Gruppen. Zwischen jeder startenden Gruppe liegt ein Zeitabschnitt von einer Minute.
- (e) *Der Slalom Start* : Bevor ein Läufer die ganze Slalomstrecke durchgefahren hat, darf kein zweiter Läufer gestartet werden.

Die Kampfrichter.

12. Es werden folgende Kampfrichter gewählt :

- I. *Der Schiedsrichter*, der über alle Meinungsverschiedenheiten endgültig entscheidet, sofern sie nicht durch diese Bestimmungen entschieden werden können. Dem Schieds-

richter steht das Recht zu, ein Rennen zu verschieben, wenn er die Durchführung für gefährlich betrachtet, oder wenn die Sicht eine Durchführung des Rennens nicht erlaubt. Dem Schiedsrichter steht ferner die Aufgabe zu, die Läufer vor dem Rennen über besondere Entschiede des Rennkomitees zu orientieren. (Siehe Slalombestimmungen § § 11, 13, 14.)

- II. *Der Streckenwart*, der die Strecke nach den allgemeinen Grundsätzen des Rennkomitees absteckt. Das Rennkomitee ist für die allgemeinen Grundsätze der Streckenmarkierung verantwortlich; beim Slalomlauf bestimmt es den Hang, auf dem der Slalom abgehalten wird, sowie die ungefähre vertikale Distanz. Dem Rennkomitee steht ferner das Recht zu, Gefahr- oder Richtungskontroll-Flaggen an gewissen von ihm bestimmten Stellen anzubringen.

Das Rennkomitee darf ferner auf eigene Verantwortung hin anordnen, dass gewisse Gefahrkontrollflaggen weggelassen werden. Es hat aber nicht das Recht den Streckenwart am Tage des Rennens vor der Markierung von gefährlichen Stellen (Gefahrkontroll-Flaggen) zu verhindern.

Für die Markierung der Richtungs- und Einspur-Streckenflaggen ist der Streckenwart allein verantwortlich. Dasselbe gilt für die Markierung der Slalomstrecken, ausgenommen wenn das Rennkomitee für einen bestimmten Teil des Slaloms Sturzverbot-Zonen ein- oder ausschliesst.

Beim Slalomlauf bestimmt der Streckenwart wann der Schnee genügend hart getreten ist.

Das Amt des Streckenwartes erlischt, sobald er erklärt, er habe die Strecke markiert.

- III. *Der Starter*: In allen Läufen, ausgenommen bei den Slalomläufen, muss der Starter mit einer Uhr versehen sein, bei welcher der Sekundenzeiger über das gleiche Zifferblatt läuft, wie der Minutenzeiger. (Sog. "Doctor's Watch.") Gewöhnliche Stopuhren dürfen zu diesem Zwecke nicht gebraucht werden.
- IV. *Der offizielle Zeitmesser*: steht bei den Zielflaggen. Die von ihm gemessene Zeit gilt als offiziell, ausgenommen sie werde vom Hilfszeitmesser angefochten; in diesem Falle entscheidet der Zeitwart (Referee Time Keeper). Kleine Diskrepanzen zwischen den Zeiten des offiziellen Zeitmessers und jenen des Hilfszeitmessers werden nicht beachtet. In allen Läufen, ausgenommen bei den Slalomläufen, muss der offizielle Zeitmesser und der Hilfszeitmesser mit einer Ratrappant-Stopuhr versehen sein. In Slalomläufen genügen gewöhnliche Stopuhren.
- V. *Der Hilfszeitmesser*: kontrolliert die Zeiten des offiziellen Zeitmessers. Ihm steht bei Meinungsverschiedenheiten das Recht zu an den Zeitwart zu gelangen. Der offizielle Zeitmesser und der Hilfszeitmesser haben in allen Läufen, ausgenommen bei den Slalomläufen, nur

die Zeitabstände zu messen in welchen die Läufer nach dem Eintreffen des ersten Läufers das Ziel durchfahren. Sie haben also nicht die absoluten Zeiten der Läufer zu messen.

- VI. *Der Zeitwart*: benützt eine gewöhnliche Stopuhr bei den Slalomläufen und eine Doctor's Watch (siehe 12 unter Starter) in allen übrigen Läufen. Die Zeiten die er misst haben nur bei Meinungsverschiedenheiten zwischen dem offiziellen und dem Hilfszeitmesser Geltung. In allen Läufen, ausgenommen bei den Slalomläufen, ist der Zeitwart ferner für die Messung der absoluten Zeit jenes Läufers verantwortlich, der zuerst die Zielflaggen durchläuft. In diesen Fällen muss der Zeitwart mit einer Doctor's Watch versehen sein, die er vor dem Rennen mit der Doctor's Watch des Starters synchronisiert und nachher vergleicht. Nachdem der erste Läufer die Zielflaggen durchlaufen hat, hat der Zeitwart auf der Doctor's Watch auch die übrigen Ankunftszeiten der nachfolgenden Läufer zu messen, doch gelten diese Zeiten nur dann als offiziell, wenn zwischen dem offiziellen Zeitmesser und dem Hilfszeitmesser Meinungsverschiedenheiten herrschen.
- VII. *Die Schreiber*: notieren die von den Zeitmessern angegebenen Zeiten. Bei wichtigen Rennen soll jeder der drei Zeitmesser seinen eigenen Schreiber haben.
- VIII. *Die Flaggenwarte*: In allen Läufen, ausgenommen bei den Slalomläufen, muss bei jedem Kontrollflaggenpaar (Richtungs- oder Gefahr-Kontrollflaggen) ein Flaggenwart stehen. In Slalomläufen sollte bei jedem Flaggenpaar ein Flaggenwart stehen. Stehen nicht genügend erfahrene Flaggenwarte zur Verfügung, so darf ein Flaggenwart mehr wie ein Flaggenpaar beaufsichtigen. Dem Flaggenwart steht das Recht zu, den Läufern welche die von ihm bewachten Flaggen nicht vorschriftsgemäss durchfahren haben, Strafzuschläge zu notieren.
- IX. *Kontrollposten* beaufsichtigen in allen Läufen, ausgenommen bei den Slalomläufen, die Rennstrecke, um dem Schiedsrichter allfällige Verstösse gegen die Wettlaufordnung zu melden.

ANMERKUNG.—*Alle die oben erwähnten Aemter sind in wichtigen Internationalen Rennen und wichtigen Mannschaftsrennen zu besetzen. Bei kleinen Rennen können verschieden Aemter unbesetzt bleiben. Die Funktionen des Schiedsrichters, Streckenwartes und Zeitwartes können z. B. in eine Hand gelegt werden. Auch bei einem Abfahrtslauf—ausgenommen sind Mannschaftsläufe—bei welchem alle Läufer gemeinsam starten (wenn dieser Lauf nicht mit einem Slalomlauf kombiniert wird), sind die absoluten Zeiten der Läufer nur von theoretischem Werte, da jener Läufer, der das Ziel zuerst durchläuft, der Sieger ist. In diesen Fällen genügt ein einziger Zeitmesser. Zwei Zeitmesser sind indess notwendig, wenn man nicht nur des Siegers Zeit, sondern auch die genauen absoluten Zeiten der übrigen Läufer wissen will.*

BESTIMMUNGEN FÜR DIE ABFAHRTSLÄUFE.

1. Abfahrtsläufe sollen keine Flachlauf- und Anstiegsstrecken enthalten, ausgenommen in Fällen, wo *kleine* flache Stellen und *kurze* Aufstiegsstücke eine sonst geeignete Abfahrtsstrecke ausschalten würden. In Mannschaftswettkämpfen dürfen flache Strecken und Aufstiegsstrecken nur dann in einer Abfahrtsstrecke einbezogen werden, wenn die Captains aller mitfahrenden Mannschaften ihre Zustimmung geben.

2. Wenn auf irgend einem Teile der Strecke der Schnee weich und schwer ist, sodass der führende Läufer dadurch in Nachteil gerät, hat der Schiedsrichter anzuordnen, dass dieser Teil vor dem Rennen gespurt wird.

BESTIMMUNGEN FÜR DIE SLALOMLÄUFE.

1. Ein Slalomlauf ist ein Lauf, bei dem die Läufer einer bestimmten durch Flaggen markierten Strecke zu folgen haben.

2. Ein Slalomlauf besteht gewöhnlich aus zwei Teilen: der erste Teil wird auf Hartschnee ausgetragen, der zweite Teil wird je nach dem Entschiede des Rennkomitees auf Hartschnee oder auf Weichschnee ausgetragen. In ausnehmenden Fällen kann ein Slalomlauf auch nur einmal auf Hartschnee gefahren werden. In diesen Fällen soll die Strecke ausnehmend lang gewählt werden.

3. Die Strecke wird durch Flaggenpaare markiert, welche die Läufer zu *durchfahren* haben.

4. Ein Läufer wird disqualifiziert:

- (a) wenn seine beiden Füße nicht die Linie der beiden Zielflaggen durchfahren.
- (b) wenn er vor dem Rennen versuchsweise durch irgendwelche Flaggenpaare fährt, nachdem der Schiedsrichter die Strecke abgesteckt hat; ausgenommen sind die Fälle, bei welchen er vom Schiedsrichter die Erlaubnis erhält.
- (c) wenn kein Teil seiner beiden Ski die Linie zwischen den Flaggenpaaren durchfährt.

Ein Läufer, der in einem der beiden Slalomläufe disqualifiziert worden ist, erhält nur die Punktzahl, die er im andern Laufe erzielt hat. Für den Fall, dass zwei Läufe gelaufen werden und die Punktzahl aus den addierten Läufen ermittelt wird, und der Läufer in einem der Läufe disqualifiziert worden ist, erhält er ebenfalls die Punktzahl, die er im andern Laufe erzielt hatte, insofern nach der Bestimmung des Paragraphen 8 gewertet wird.

5. Folgende Strafpunkte werden den Resultaten der Läufer zugeschlagen:

- (a) Fünf Sekunden, wenn nur ein Fuss des Läufers, die Linie zwischen den Flaggenpaaren durchläuft.
- (b) Zehn Sekunden, wenn kein Fuss des Läufers die Linie zwischen den Flaggenpaaren durchfährt, vorausgesetzt, dass irgend ein Teil seiner Ski die Linie zwischen den Flaggenpaaren durchfährt. Wenn kein Teil seiner Ski die Linie zwischen den Flaggenpaaren durchfährt, wird der Läufer disqualifiziert.

- (c) Fünf Sekunden, wenn ein Läufer die Flaggenpaare rückwärts durchläuft.* Wenn ein Läufer, nachdem er die Flaggenpaare rückwärts passiert hat, wieder durch dasselbe Flaggenpaar vorwärts läuft, werden ihm keine Strafpunkte zugeschlagen. Ebenfalls werden keine Strafpunkte zugeschlagen, wenn der Läufer rückwärts durch die Zielflaggen läuft.

Es ist die Pflicht jedes Flaggenwartes, den Schiedsrichter von allen Verstößen gegen diese Bestimmungen zu unterrichten.

Ausgenommen in den Fällen, in denen sich der Läufer über allfällige Verstöße gegen diese Bestimmungen beim Flaggenwart erkundigt, hat dieser den Läufern hierüber keine Auskunft zu geben. Von der Disqualifikation hat der Flaggenwart den Läufer nicht zu unterrichten. Hingegen sollen die Flaggenwarte die Läufer vor allfälligen Flaggenpaaren, die sie im Begriffe zu verfehlen sind, aufmerksam machen.

6. Zehn Sekunden werden dem Läufer ebenfalls vom Rennkomitee oder dem Streckenwart, der nach den Weisungen des Rennkomitees handelt, für einen Sturz innerhalb einer bestimmten Sturzverbot-Zone zugeschlagen. Sturzverbot-Zonen werden durch zwei Flaggenpaare kenntlich gemacht; das erste Paar wird bei Beginn, das zweite am Schlusse der Sturzverbot-Zone gesteckt. Weitere Flaggenpaare können innerhalb dieser Sturzverbot-Zone gesteckt werden.

Zehn Sekunden werden einem Läufer zugeschlagen, der in dieser Sturzverbot-Zone stürzt. Dieser Zuschlag darf für eine Sturzverbot-Zone nur einmal erfolgen. Es können mehrere Sturzverbot-Zonen in einem Slalomlauf eingeschaltet werden.

Die Flaggen welche eine Sturzverbot-Zone bezeichnen, sollten blaue Kontrollflaggen sein und sollten den Buchstaben "F" in weiss auf blauem Hintergrund tragen. Diese Flaggen sollen von auffallend höheren Stangen getragen werden.

Der Streckenwart soll alle Läufer genau auf die Sturzverbot-Zone aufmerksam machen.

Wenn ein Läufer mit irgend einem Teile seines Körpers oberhalb der Knie, (ausgenommen sind Arme und Hände), den Boden berührt, so gilt dies als Sturz.

7. Jeder Läufer darf zu jedem Laufe nur einmal starten, ausgenommen wenn ein gegenteiliger Beschluss vorliegt. Da ein Slalomlauf hauptsächlich eine Prüfung von Urteilsvermögen und Beherrschung der Skier ist, darf der Sieg nicht vom Resultat des Besseren der zwei über die gleiche Strecke gefahrenen Läufe abhängen. Beide Läufe zusammengezählt sollen das Endresultat bestimmen.

8. Die Punktzahl für die einzelnen Slalomläufe werden gesondert ermittelt. (Ausnahme § 12.) Der Sieger eines jeden Laufes erhält 50 Punkte und die nachfolgenden Läufer erhalten einen proportionalen Abschlag entsprechend ihren Zeiten.

9. Ein Läufer der einen falschen Start macht soll zurückgerufen werden.

10. Der Läufer hat die Strecke durchfahren, wenn seine beiden Füße die Linie zwischen dem Zielflaggenpaare durchfahren haben.

* Gelegentlich wird dieser Trick von Läufern angewandt um bei der sog. "Wende" Zeit zu gewinnen.

11. Die Reihenfolge des Startes im ersten Laufe wird durch das Los bestimmt. Der Hartschneelauf wird zuerst gelaufen. Die Reihenfolge des Startes im zweiten Laufe wird durch die erzielten Resultate im ersten Laufe bestimmt. Der Läufer welcher im ersten Laufe die höchste Punktzahl erhält, kann im zweiten Laufe seine Startnummer wählen. Die andern Läufer starten in der Reihenfolge ihrer erzielten Resultate im ersten Laufe.

Wenn beide Läufe auf Hartschnee abgehalten werden, wird die Wahl des Startes nach der oben erwähnten Methode bestimmt, ausgenommen in den Fällen wo das Rennkomitee eine der folgenden Startmethoden bestimmt hat. In diesen Fällen hat der Schiedsrichter alle Läufer vor dem Rennen über die vom Rennkomitee entschiedene Startmethode zu unterrichten.

Die Startreihenfolge für den zweiten Lauf wird folgendermassen festgelegt:

- (a) Die Läufer starten im zweiten Laufe in der gleichen Reihenfolge wie im ersten Laufe.
- (b) Die Läufer starten im zweiten Laufe in verkehrter Reihenfolge.

12. Wenn beide Läufe auf Hartschnee abgehalten werden, erhält der Läufer, dessen addierten Zeiten der beiden Läufe (eingerechnet Strafpunkte) die kürzeste ist, 100 Punkte. Er ist der Sieger. Die übrigen Läufer erhalten gemäss ihren Zeiten einen proportionalen Abschlag.

13. Wenn für den Hartschneeslalom eine nicht genügend lange Strecke zur Verfügung steht, kann die gleiche Strecke zweimal gefahren werden. Die addierten Zeiten dieser beiden Läufe ergibt die Zeit des ersten Laufes. Gleichfalls kann der Weichschneeslalom in zwei Teile geteilt werden, wobei wieder die beiden gefahrenen Zeiten addiert werden. Ebenfalls kann, wenn beide Läufe auf Hartschnee ausgetragen werden, jeder der beiden Läufe in zwei Teile zerlegt werden.

14. Wenn sich eine ungewöhnlich grosse Zahl von Läufern an einem Slalomlauf beteiligen, kann der erste Lauf vom Rennkomitee als Vorlauf bezeichnet werden. Das Rennkomitee kann für den zweiten Lauf alle jene Läufer ausschliessen, die sich im Vorlauf nicht genügend qualifiziert haben. Die Zahl der Läufer, die im zweiten Laufe starten dürfen, wird vor dem ersten Laufe durch den Schiedsrichter oder Streckenwart bekanntgegeben. Wenn für Läufer einer bestimmten Klasse, die im zweiten Laufe nicht mehr starten dürfen, Sonderpreise ausgeschrieben sind, werden diese Preise gestützt auf das Resultat im ersten Laufe vergeben.

15. Der Hartschnee sollte wenn möglich so hart sein, dass Stürze keine Löcher hinterlassen. Der Weichschnee soll möglichst tief sein.

16. Die Schneeverhältnisse im Hartschneelauf sollen für alle Läufer möglichst gleichmässig sein. Wenn es aus bestimmten Gründen nicht möglich ist gemäss § 15 den Slalom auf Hartschnee auszutragen, hat der Schiedsrichter anzuordnen, dass die Löcher von den Flaggenwarten ausgefüllt werden. Wenn während dem Hartschneelauf Schnee fällt, steht dem Schiedsrichter das Recht zu den gefallenem Schnee treten zu lassen, damit die Bahn ausgeglichen wird.

Im Weichschneeslalom dürfen keine Aenderungen vorgenommen werden.

17. Ein Slalomlauf darf nicht unterbrochen werden, ausgenommen die Sicht werde so schlecht, dass der Läufer die Flaggen von einem Flaggenpaare zum andern nicht mehr deutlich erkennen kann. Der Schiedsrichter verschiebt in diesem Falle das Rennen bis die Sicht besser wird. Wenn es nicht möglich ist den Slalomlauf am gleichen Tage zu beendigen, gelten die Resultate des ersten Laufes, sofern dieser beendet worden ist. Wenn keiner der beiden Läufe beendet worden ist, gelten die erzielten Resultate als gestrichen; das Rennen wird entweder verschoben oder wird überhaupt nicht mehr gelaufen.

18. Die Läufer dürfen nicht unverhältnismässig kurze Ski benutzen. Die Skispitzen müssen das Handgelenk bei ausgestrecktem Arm über dem Kopf berühren.

19. Die Flaggen müssen in ihrer richtigen Reihenfolge durchlaufen werden. Ein Läufer der ein Flaggenpaar ausgelassen hat, darf kein folgendes Flaggenpaar durchfahren, bevor er das ausgelassene Flaggenpaar durchlaufen hat.

BESTIMMUNGEN ÜBER DIE MANNSCHAFTSLÄUFE.

1. Jedes Mitglied einer Mannschaft erhält eine Nummer. Eine Mannschaft zieht die ungeraden Nummern 1, 3, 5, 7, 9, . . . und die andere Mannschaft die geraden Nummern 2, 4, 6, 8, . . .

2. Die Captains bestimmen durch das Los ihre Nummern. Der Sieger des Loses teilt seiner Mannschaft die ungeraden Nummern zu. Die Aufstellung der Mannschaft erfolgt in der Reihenfolge ihrer Nummern. Nummer 1 hat die erste Wahl, Nummer 2 die zweite Wahl der Aufstellung, u.s.f.

3. Bei Slalomläufen bestimmt der Sieger des Loses, ob seine Mannschaft die ungeraden Nummern im ersten oder im zweiten Laufe erhält. Die Mannschaft welche die ungeraden Nummern im ersten Laufe gewählt hat, erhält im zweiten Laufe die geraden Nummern. Die Captains bestimmen die Reihenfolge des Startes der Läufer ihrer Mannschaft. Er kann die Reihenfolge im zweiten Laufe nach belieben ändern. Bei Wettkämpfen die gestützt auf die Kombination eines Slalom- und Abfahrtslaufes ausgetragen werden, haben die Captains das Los für die Aufstellung ihrer Mannschaften und die Reihenfolge des Startes der einzelnen Läufer vor dem Beginn des Abfahrts- und Slalomlaufes zu ziehen. Wenn mehr wie zwei Mannschaften im Abfahrtslaufe teilnehmen, wird die Reihenfolge des Startes, wenn in Intervallen gestartet wird, oder die Aufstellung der Mannschaft, wenn die Mannschaften gemeinsam starten, durch das Los der Captains eines jedes Teames bestimmt. Die Reihenfolge des Startes und die Aufstellung der Mannschaft erläutert folgendes Beispiel:

Es starten drei Mannschaften: A, B, C. Das Los bestimmt, dass die Mannschaft A die erste Wahl hat, Mannschaft B die zweite Wahl und Mannschaft C die dritte Wahl. Die Order des Startes lautet dann wie folgt:

A1, B1, C1; B2, C2, A2; C3, A3, B3; A4, B4, C4; u.s.f.

In Slalomläufen kommt das gleiche System zur Anwendung, wobei aber für jeden Lauf gesondert das Los gezogen wird.

4. Die Wahl der Strecke und des Streckenwartes geschieht durch das Rennkomitee, insofern nicht gegenteilige Abmachungen vorliegen. Das Rennkomitee wird durch den Klub bestimmt in dessen Nachbar-

schaft das Rennen ausgetragen wird, insofern nicht gegenteilige Abmachungen vorliegen.

Der Schiedsrichter und der Starter werden durch die eine Mannschaft (oder Mannschaften) bestimmt, und der Streckenwart durch die andere (oder anderen).

Der offizielle Zeitmesser wird durch jene Mannschaft bestimmt, die den Streckenwart bestimmt, der Hilfszeitmesser und Zeitwart durch die andere Mannschaft (oder Mannschaften).

Der Streckenwart bestimmt die Kontrollposten und die Flaggenwarte. Die übrigen teilnehmenden Mannschaften haben das Recht Hilfsflaggenwarte zu ernennen. Es darf bei einem Mannschaftsrennen niemand zum Flaggenwart ernannt werden, ausser er habe bereits in einem nahhaften Slalomlauf ein solches Amt vertreten.

5. Die Resultate eines Mannschaftsrennens werden nach folgendem System ermittelt: Die Zeiten der einzelnen Läufer jeder Mannschaft werden zusammengezählt, wobei die schlechteste Zeit eines jeden Läufers jeder Mannschaft nicht mitgezählt wird. Keinem Läufer einer Mannschaft wird die grössere Zeit angerechnet, als die doppelte Zeit des besten Läufers irgend einer Mannschaft. Die Mannschaft mit der kürzesten zusammengezählten Zeit erhält 100 Punkte und die übrigen Mannschaften erhalten entsprechend ihren Zeiten einen proportionalen Abschlag.

Slalomläufe werden analog ausgetragen. Wenn der zweite Teil des Slalomlaufes auf Weichschnee ausgetragen wird, wird jeder Teil des Slalomlaufes als gänzlich verschiedener Lauf bewertet, wobei aber der einzelne Lauf nicht mehr wie mit 50 Punkten bewertet wird.

Mit Rücksicht darauf, dass das schlechteste Resultat eines jeden Läufers jeder Mannschaft nicht mitgezählt wird, ist es zu empfehlen, dass alle Mannschaften ihre Reserven mitstarten lassen. Wenn die Abmachung getroffen wird, dass die Mannschaften aus je fünf Läufern bestehen, so sollen tatsächlich in jeder Mannschaft je sechs Läufer starten (eine Reserve). Bei Mannschaftsrennen wo mehr wie ein Lauf ausgetragen wird, werden die Punkte eines jeden Laufes addiert. Die Punktzahl der siegenden Mannschaft wird auf 100 reduziert, und die nachfolgenden Mannschaften erhalten proportionale Abschläge, d.h.:

Mannschaft A erhält 100 Punkte im Abfahrtslauf, und 80 Punkte im Slalomlauf, Total 180 Punkte.

Mannschaft B erhält 60 Punkte im Abfahrtslauf und 100 Punkte im Slalomlauf, Total 160 Punkte.

Das Verhältnis von 180 zu 160 ist gleich dem Verhältnis von 100 zu 88.88. Das Endresultat lautet deshalb:

Mannschaft A: 100 Punkte.

Mannschaft B: 88.88 Punkte.

6. Die folgende Methode zur Bewertung von Mannschaftsrennen, kann nur im Falle der Uebereinstimmung der startenden Mannschaften angewandt werden. Sie empfiehlt sich nicht für wichtige Läufe. Sie sollte nur dort zur Anwendung gelangen wo genaue Zeitmessungen schwierig sind, und wo der gemeinsame Start im Abfahrtslauf gewählt wird. Diese Methode berücksichtigt nur die Reihenfolge, nicht aber die genauen Zeiten der Läufer. Sie sollte nicht zur Anwendung gelangen wenn mehr wie zwei Mannschaften starten.

Der letzte Läufer erhält keinen Punkt, der zweitletzte erhält 1 Punkt, der drittletzte erhält 2 Punkte, u.s.f. Wenn zwei oder

mehrere Läufer gleiche Zeiten laufen, werden die verfügbaren Punkte für diesen Rang gleichmässig unter den Läufern verteilt.

7. Im Falle das Rennen nur durch einen Lauf entschieden wird und von zwei oder mehreren Mannschaften gleiche Zeiten gelaufen werden, gilt als Sieger jene Mannschaft, welcher der individuelle Sieger angehört. Wird das Rennen gestützt auf die Kombination von Abfahrts- und Slalomlauf entschieden, und es werden ebenfalls gleiche Zeiten von zwei oder mehreren Mannschaften gelaufen, gilt als Sieger jene Mannschaft, die den Abfahrtslauf gewonnen hat. Wenn zwei oder mehrere Mannschaften die gleichen Zeiten auf die zweite Dezimalstelle laufen, gilt das Rennen als unentschieden.

8. Bei einem kombinierten Laufe müssen die gleichen Mannschaften im Abfahrts- und Slalomlauf starten. Die Mannschaften können während des Rennens nur dann anders zusammengestellt werden, wenn ein Läufer durch Unfall, Krankheit oder aus sonst irgend einem unvorsehbaren Grunde am starten verhindert ist. Keine solche gesnderung der Mannschaft darf ohne Zustimmung des Schiedsrichters Aechehen. Bricht ein Läufer einer Mannschaft seine Ski im Vorlaufe beim Hindmarsh-Start, darf der Captain im Hauptlauf einen Reserve-läufer starten lassen, dem für den Vorlauf die Zeit jenes Läufers angerechnet wird, den er vertritt.

9. Die Abfahrts und Slalom-Wettlaufordnung gilt auch für die Mannschaftsrennen unter Berücksichtigung der obenstehenden Modifikationen.

Der Slalomlauf.

Der Slalomlauf kann entweder ein ganz hervorragender Prüfstein für die technische Fertigkeit eines Skiläufers oder eine klägliche Farce sein.

Jeder weiss, dass nur erfahrene Sachverständige mit der Durchführung eines wichtigen Langlaufs oder einer Sprungkonkurrenz betraut werden dürfen. Es würde keinem einfallen, jemanden der nur Slalomläufe abgesteckt hat, die Absteckung einer Langlaufstrecke anzuvertrauen. Aber es wird allzuoft angenommen, dass jeder Beliebige ohne jede Vorbereitung oder Erfahrung einen Slalom abstecken kann, indem er auf's Geratewohl einige Fahnen in einen Hang steckt.

Es wird viel Geld ausgegeben für den Bau von Sprunghügeln sowie für deren Herrichtung für Konkurrenzen, aber wenig Leute wissen, dass die für einen Slalom gewählte Strecke ebenfalls am Vortag des Rennens ordentlich angetreten und vorbereitet werden muss.

Kurzum, erfahrene Leitung und gehörige Vorbereitung der Strecke sind Vorbedingungen für einen gelungenen Slalom. Verurteilt also den Slalom nicht etwa schon wegen eines Misslingens beim ersten Versuch, den Ihr in Eurem Gebiete durchführt. Ehe man einen Slalomlauf ausschreibt, empfiehlt es sich, bescheiden zu sein und zunächst einmal einen Probeslalom zu veranstalten. Lassen Sie Ihre Freunde die Strecke abfahren und veranlassen Sie diejenigen, welche bestimmt sind Kontrollposten zu sein, dieses Amt bei dem Probeslalom auszuüben, um sich dabei die nötige Erfahrung zu erwerben.

Wenn jene, die den Slalomlauf einführen wollen, sich die nötige Mühe geben, so wird diese feine Art des Wettlaufes wenigstens nicht nur deswegen in Verruf geraten, weil der Ausstecker und die Kontrollposten ihre Arbeit nicht verstanden haben.

Die Entwicklung des Slalom's.*

In seiner primitiven Form wurde der Slalom sowohl in den skandinavischen Ländern wie in den Alpen als verfehlt aufgegeben. Er wurde auf weichem Schnee gelaufen, wodurch die Startnummer eine ausschlaggebende Bedeutung bekam, und die Auslosung oft schon entscheidend war.

* Die Entwicklung des Slaloms wird erschöpfend behandelt in Arnold Lenn's "A History of Ski-ing," Verlag Oxford University Press, Amen House, Warwick Square, London, E.C.4.

Es wurden Noten für Stil gegeben. Dadurch wurde das sogenannte Schönlaufen auf Kosten der Geschwindigkeit begünstigt.

Schliesslich wurden die Flaggen einzeln gesteckt und die Konkurrenten mussten sich abwechselnd links und rechts davon halten.

Der moderne Slalom verdankt seine Popularität der Erfindung der Flaggentore, die es dem Ausstecker (Streckenwart) ermöglichen jede Bogenart, und nicht nur symmetrische Schlangenbögen zu verlangen.

Stilnoten sind abgeschafft worden und die Startnummer ist ihrer entscheidenden Bedeutung auf Weichschnee beraubt worden.

Wie soll ein Slalom ausgesteckt werden ?

Nach der englischen Wettlaufordnung wird ein Slalom immer in zwei Teilen gelaufen. Der erste Lauf wird auf hartem Schnee gelaufen, und der zweite soll auf weichem Schnee ausgesteckt werden.

Es ist immer möglich eine harte Unterlage zu finden oder zu schaffen. Weicher Schnee ist jedoch nicht immer zu haben. Dann müssen eben beide Teile auf Hartschnee abgehalten werden.

Die Startreihenfolge für den ersten Teil wird durch das Los bestimmt.

Für die Startreihenfolge im zweiten Lauf ist die benötigte Zeit im ersten Lauf massgebend. Derjenige, der im ersten Teil die Bestzeit läuft, darf selbst bestimmen als wievielter er im zweiten Teil starten will. Er muss nicht notwendigerweise im zweiten Teil als erster starten, sondern er kann eine beliebige spätere Nummer wählen. Ebenso dürfen die anderen Läufer, in der Reihenfolge der erzielten Zeit im ersten Teil, unter den noch freibleibenden Startnummern wählen.

Da der erste Teil auf hartem Schnee gelaufen wird, sind die Bedingungen normalerweise für alle Konkurrenten gleich und die Höhe der Startnummer wird ohne Einfluss auf das Resultat bleiben.

Im weichen Schnee ist die Startreihenfolge von grosser Wichtigkeit und die Abneigung gegen den primitiven Slalom ist hauptsächlich darauf zurückzuführen, dass die Auslosung einen zu grossen Einfluss auf das Endresultat ausübte. Nach der englischen Wettlaufordnung ist also der Vorteil, im zweiten Teil des Slaloms verhältnismässig unverspurten Schnee zu geniessen, ein Vorteil, um den die Konkurrenten im ersten Teil kämpfen. Er ist eine verdiente Belohnung und nicht vom Glück bei der Auslosung abhängig. Ausserdem ist anzunehmen, dass die besten Läufer im ersten Teil die besten Zeiten erzielen werden, und folglich werden die besten Läufer im zweiten Teil aufeinanderfolgende Nummern haben. Deswegen werden sie alle im zweiten Teil annähernd gleiche Schneeverhältnisse haben.

Der Zweck eines Rennens ist natürlich der, die besten Läufer herauszufinden. Die Hauptsache ist darum, dass eine bestimmte Methode die drei besten Läufer richtig einreihet. Dagegen ist es Nebensache, ob dann die drei schlechtesten Läufer etwas benachteiligt werden. Es ist natürlich Pech für die Minderwertigen, dass sie weniger guten Schnee haben als die Besten, aber vermutlich beteiligen sich erstere hauptsächlich der Rennerfahrung halber und schliesslich bedeuten alle ihre Nöte nichts im Vergleich zu der Notwendigkeit, Gewähr zu leisten, dass nicht vielleicht der beste Läufer durch die Willkür der Auslosung aller Hoffnung auf den Sieg von vornherein beraubt wird. Nach der englischen Wettlaufordnung werden beispielsweise A, B und C, wenn sie die voraussichtlichen Sieger sind, alle verhältnismässig dicht hintereinander im zweiten Teil starten und sie werden darum alle die Strecke abfahren, bevor die schlechten Läufer die Bahn durch Spuren und Stürze beschädigt haben. Es sind die schlechten Läufer welche die Bahn verderben und wenn A und B annähernd gleich gut laufen, so wäre es offenbar sehr ungerecht wenn A auf frischem Schnee laufen dürfte und B wie es unter dem alten System leicht vorkommen konnte, erst zur Abfahrt käme, nachdem mehrere schlechte Läufer die Strecke mit Badewannen punktiert hatten.

Vorbereitung der Hartschnee-Strecke.

Nachdem die Startordnung im ersten Lauf auf Hartschnee durch das Los bestimmt wird, so ist es selbstverständlich unbedingt notwendig, dass alle Konkurrenten in diesem Lauf gleiche Schnee-verhältnisse geniessen. Deswegen soll der Schnee auch wirklich hart sein.

Bei Neuschnee kostet es viel Zeit und Mühe, eine richtige Hartschnee Strecke wirksam und gründlich zusammen zu treten. Die Bahn sollte schon am Tage vorher angetreten werden, weil angetretener Neuschnee sich erst nach vierundzwanzig Stunden richtig gesetzt hat. Sollte der Schnee hart, aber doch nicht hart genug sein, so erlaubt es die Wettlaufordnung den Kontrollposten, auf Anweisung des Schiedsrichters, die Sturzlöcher wieder zuzutreten, damit die Bedingungen für alle Läufer möglichst gleich bleiben.

Es ist vorteilhaft, die Strecke auszustecken, ehe man sie antritt. Dadurch kann man sich viel Zeit ersparen, weil es dann nur nötig ist, den Schnee in der Umgebung der Fahnen zusammen zu treten.

Es muss aber ein so grosser Raum um die Fahnen herum angetreten werden, dass die Konkurrenten nicht mit Vorteil ihre Schwünge im weichen Schnee neben der angetretenen Bahn machen können.

Eine gut angetretene Strecke an einem Nordhang ist im Allgemeinen einem gegen Süden geneigten Übungshang vorzuziehen. Spuren an Südhängen haben die Tendenz im Spätwinter eisig zu

werden. Auch weichen Südhänge oft rasch auf unter dem Einfluss starker Sonnenbestrahlung, sodass die ersten Konkurrenten auf Harscht fahren müssen, während die letzten auf leicht fahrbarem aufgeweichtem Schnee laufen. Ein so rascher Schneewechsel ist natürlich im Januar unwahrscheinlich, aber im Februar häufig.

Die Wahl einer Weichschnee Strecke.

Es ist oft äusserst schwierig zu entscheiden, ob genügend Weichschnee vorhanden ist, um den Weichschnee-Teil eines Slalomlaufes abzuhalten.

Wenn eine dünne Neuschneesicht von fünf bis zehn cm. auf Bruchharscht oder—wie es manchmal in einem schneearmen Frühwinter vorkommt—auf Gras liegt, so würde das Glück wahrscheinlich eine viel zu grosse Rolle spielen. Erfahrung in der Beurteilung der Schneebeschaffenheit ist wertlos, wenn es sich darum handelt die Beschaffenheit einer Fläche zu beurteilen, die von einer dünnen Neuschneesicht bedeckt ist. Derjenige Konkurrent, der zufällig auf einen verdeckten Stein oder auf eine verdeckte Bruchharschtstelle käme, könnte ungerechterweise jede Gewinnchance verlieren. Unter solchen Umständen steckt man am besten beide Teile des Slalomlaufs auf Hartschnee aus. Man soll jedoch bestrebt sein, wenn nur irgend möglich, einen Weichschnee-Slalom sowie einen Hartschnee-Slalom abzuhalten, wie es die Wettlaufordnung verlangt.

Die Mühe die notwendig ist, um zwei Strecken auszustecken, sollte den Schiedsrichter in seiner Entscheidung nicht beeinflussen.

Gelegentlich kommt es vor, dass scharfer Frost unmittelbar auf Regen folgt, sodass es harten Harscht gibt. Unter diesen Umständen ist es aber oft möglich, besonders in Februar, nachmittags an direkten Südhängen vorzüglichen Weichschnee zu finden. Unter dem Einfluss der Sonne wird der beinharte tragfähige Harscht oberflächlich aufgeweicht, sodass eine gute Firnschnee-Oberfläche entsteht.

Die Länge der Strecke.

Meistens werden Slalomstrecken zu kurz gemacht. Es ist sehr anstrengend, eine lange Hartschneestrecke anzutreten und deswegen fällt der Hartschnee-Teil des Slaloms gewöhnlich kürzer aus.

Ein sehr kurzer Slalom ist falsch. Sogar der allerbeste Läufer kann sich verlaufen und gezwungen sein, ein paar Meter zurückzusteigen, um ein ausgelassenes Fahmentor zu durchlaufen. Bei einem zu kurzen Slalom ist ein solcher Fehler entscheidend, während es auf einer wirklich langen Strecke oft möglich ist, einen schweren Fehler wieder gut zu machen. Für wirklich wichtige Konkurrenzen sollte ein Höhenunterschied von 150 Metern als Minimum gelten.

Die Wettlaufordnung gestattet zwei kurze Hartschnee Läufe an Stelle eines langen Laufes und dieser Ausweg sollte gewählt

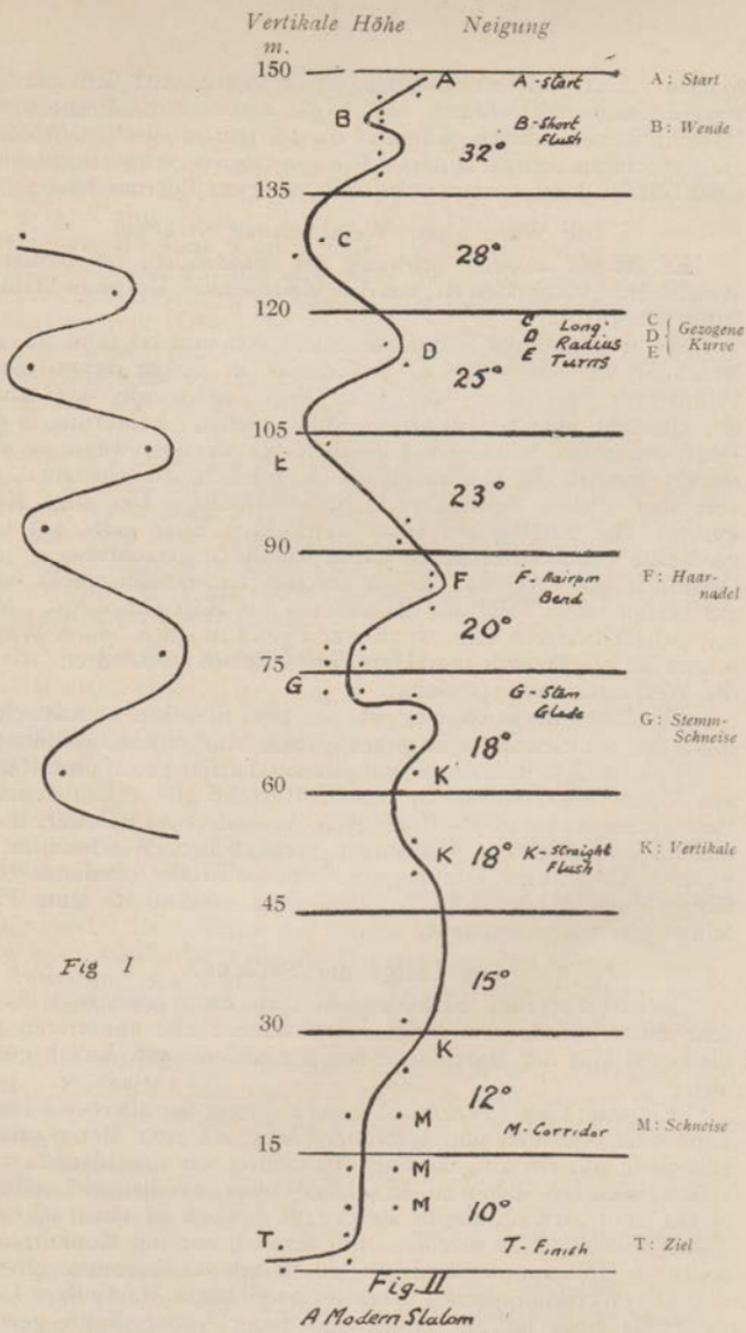


FIG. I.
DER VERALTETE PRIMITIVE SLALOM.

FIG. II.
EIN MODERNER SLALOM.

werden, falls es unmöglich sein sollte, eine genügend lange Strecke zusammen zu treten.

Allgemeine Grundsätze.*

Ein Slalom soll die Fähigkeit des Skiläufers prüfen, sich in hindernisreichem Gelände mit grösster Geschwindigkeit zu bewegen. Und da in der Natur die Hindernisse nicht in schönen regelmässigen Mustern vorkommen, ist der altmodische symmetrische Slalom wertlos als Massstab für das Können in hindernisreichem Gelände.

In jener Zeit, als das Können der Skiläufer im allgemeinen noch gering war, konnte ein Konkurrent, der einen ausgesteckten Slalom nach Schema der Fig. 1 sturzfrei und ohne Spitzkehren lief, fast sicher gewinnen, und in jenen vorgeschichtlichen Zeiten war dieser Keim, aus dem der moderne Slalom sich entwickelt hat, ohne Zweifel genügend schwierig.

Aber bei dieser Art Slalom ist der erstklassige Läufer nicht im Vorteil. Die Fahnen stehen nicht dort, wo es am unbequemsten, sondern wo es am bequemsten zu schwingen ist. Irgend ein moderner Läufer zweiter Klasse könnte eine solche Strecke ohne zu stolpern abfahren, und selbstverständlich würde eine solche Strecke nicht die erstklassigen Läufer von den zweitklassigen unterscheiden.

So ein Rennen würde bestenfalls entscheiden, wer die gleitfähigsten Ski hätte.

Ein erstklassiger Läufer beschränkt sich nicht auf leichte Schwünge nach sanften Traversen. Er kann aus grossem Tempo schwingen und er kann Schwünge aus schneller steiler Traverse, oder aus der Falllinie ausführen.

Fig. II. zeigt einen typischen Teil eines modernen Slalomlaufs. Ein solcher Lauf wird in wirksamer Weise zwischen Läufern erster und zweiter Klasse unterscheiden. Nur ein Läufer, der jede Schwungart beherrscht, ob kurz und scharf, langgezogen, S Kurven oder Bremsschwung, könnte so eine Strecke fehlerfrei durchstehen.

Die Fahnentore sind nicht dort gesteckt, wo der gute Durchschnittsläufer natürlicherweise schwingen würde, wodurch das Urteilsvermögen nicht zu Geltung käme; sondern die Tore sind so angelegt, dass nur wenige Läufer, oder eventuell gar keiner, die im Diagramm gezeigte ideale Linie laufen könnte. Folglich wird jeder Konkurrent gezwungen, die seiner Technik entsprechende Taktik auszuarbeiten, und diese Taktik dem grössten Tempo anzupassen, aus welchem er die Schwünge zu beherrschen glaubt.

* Bei der Uebertragung der technischen Ausdrücke hat sich der Uebersetzer an den Artikel über den Slalomlauf von Dr. Walter Amstutz im "Schneehasen" No. 2, Jahrbuch des Schweizerischen Akademischen Ski Club, 1928, gehalten. (Erbältlich beim Schweizerischen Akademischen Ski Club, Postfach E.T.H., Zürich, Schweiz.)

So viel über die allgemeinen Grundsätze. Im Folgenden wollen wir die üblichen Kunstgriffe genau untersuchen, welche der sachverständige Streckenwart anwendet, um den Konkurrenten eine Strecke vorzulegen, welche grosse Geschwindigkeit erfordert, abwechslungsreich ist, und zugleich Ängstliche straft und schneidige belohnt.

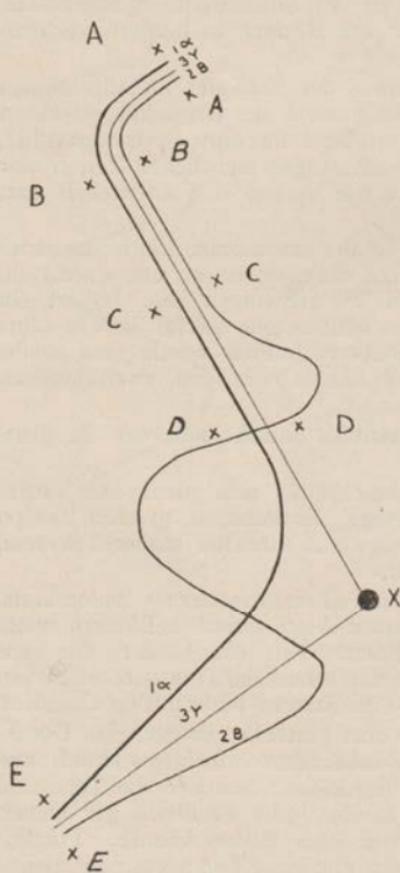


Fig. III Open Flags.

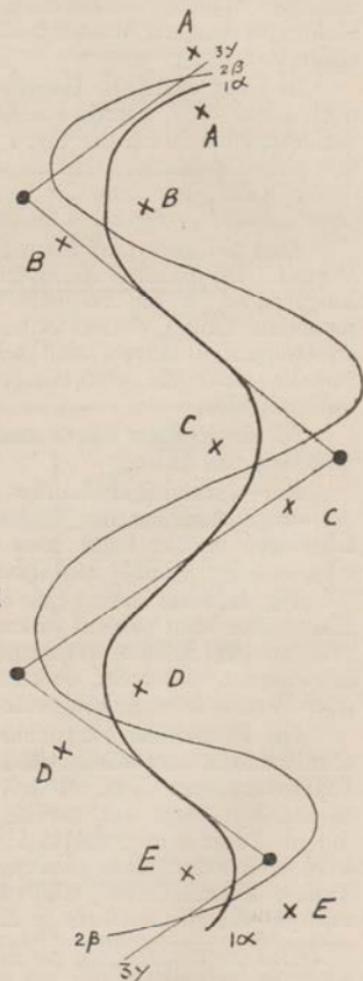


Fig. IV Blind Flags.

FIG. III. OFFENE TORE.

FIG. IV. BLINDE TORE.

Blinde und offene Tore.

Eine Slalom Strecke wird durch Flaggenpaare ausgesteckt und jedes Paar bildet ein Tor, durch welches der Konkurrent fahren muss.

Nur die Zeit entscheidet im Slalom erster Klasse. Es werden keine Stilnoten gegeben und Stürze werden nicht bestraft. Es ist deshalb wichtig, die Strecke so auszustecken, dass niemand durch absichtliche Stürze einen Vorteil erringen kann.

Ein Skiläufer, der die Kunst des absichtlichen Stürzens beherrscht, wobei die Ski im Sturz zusammen gehalten, und in die gewünschte Richtung herum geschwenkt werden, verschwendet nur sehr wenig Zeit ehe er wieder auf und davon ist.

Er wird natürlich nicht schneller durchkommen als ein erstklassiger Läufer, der die ideale Linie ohne Sturz läuft, aber er kann leicht einen etwas weniger guten Läufer schlagen, der nicht im Stande ist im grössten Tempo die ideale Linie einzuhalten.

Zum Glück kann der Spezialist im absichtlichen Stürzen leicht durch den Kniff der sogenannten "blinden" Tore in Verlegenheit gebracht werden.

Ein Flaggentor bezeichnet man als "offen," wenn die Torfahnen annähernd senkrecht stehen zu der kürzesten Linie von dem nächst vorherstehenden Flaggentor, und ein Flaggentor wird als "blind" bezeichnet, wenn es annähernd parallel zu dieser kürzesten Verbindungslinie steht.

In Fig. III. sind alle Flaggen "offen." Man nehme an, dass die durchschnittliche Neigung 25%—30% sei und dass der Höhenunterschied zwischen B und E ungefähr 35 Meter betrage.

Die Absicht des Aussteckers ist klar. Es soll derjenige, welcher Schwünge von grossem Radius in grossem Tempo am besten beherrscht, im Vorteil sein. Nur ein erstklassiger Läufer kann diesen Abschnitt an einem Steilhang bei gutem Schnee in einem langen Schwung nehmen.

Nennen wir beispielsweise drei Konkurrenten Alpha, Beta und Gamma. Alpha ist ein erstklassiger Läufer. Seine Spur wird mit I bezeichnet. Er läuft die Strecke wie es der Ausstecker beabsichtigt hat, und legt offenbar die Strecke zwischen den Toren A und B in kürzester Zeit zurück. Beta ist ein guter Läufer, aber nicht genügend gut, um es Alpha nachzumachen. Er legt daher zwei weitere Bögen in gutem Tempo ein und kommt sturzfrei durch.

Gamma ist ein weniger guter Läufer als Alpha aber er ist schlauer (oder vielleicht ein schlechterer Läufer) als Beta. Er durchläuft in gerader Schussfahrt drei Tore mit der bestimmten Absicht, an einem sorgfältig ausgesuchten Platz zu stürzen. Er stürzt geschickt und geschlossen und ist sofort wieder unterwegs nach E, welchen Punkt er nach zwei Schussfahrten, unterbrochen durch kurzes Absitzen erreicht. Die Schussfahrten am Steilhang

werden sehr wenig Zeit gekostet haben, und es ist klar, dass Gamma viel weniger Zeit als Beta brauchen wird. Das ist ungerecht, denn Beta ist gut gelaufen, während Gamma abscheulich gelaufen ist.

In Fig. IV. stehen die Tore "blind." Die Verbindungslinie zwischen den Torfahnen ist jeweils annähernd parallel mit der Linie zum vorhergehenden Tor. Es ist offenbar nicht mehr möglich, zwei aufeinanderfolgende Tore in einer geraden Linie zu durchfahren.

Nehmen wir an, dass dieselben Konkurrenten laufen. Alpha (Spur No. I.) läuft wiederum offenbar vorteilhafter als Beta (Spur No. II.), und besser als Gamma (Spur No. III.), was auch gerecht ist. Aber Gamma hat keinen Vorteil mehr vor Beta. In Fig. III. durchlief Gamma vier Tore im Schuss ohne Bogen und erreichte sein Ziel auf Kosten nur eines absichtlichen Sturzes, gegenüber drei von Beta benötigter Schwünge. In Fig. IV. benötigt Gamma einen Sturz pro Fahnentor, um Schwünge zu vermeiden. Das System der blinden Flaggen hat sich als die beste Methode erwiesen, um das absichtliche Stürzen wertlos zu machen.

Verschiedene typische Arten von Kurven.

Ein Slalom soll des Läufers Beherrschung der verschiedenen Arten von Richtungsänderungen prüfen.

Wir meinen damit nicht die verschiedenen Bögen und Schwünge wie Telemark, Christiania, Stemmbogen, etc., sondern die verschiedenen Kurven, d.h. Kurven mit grosser und kleiner Krümmung, Bremsschwünge aus der Falllinie u.s.w.

Die Schwierigkeit einer Kurve hängt nicht nur von ihrem Radius ab, sondern auch von der Geschwindigkeit, aus welcher sie angesetzt wird, und von der Steilheit der Traverse, aus der sie versucht wird. Das alles ist allgemein bekannt, aber es ist nicht allen bewusst, dass die Schwierigkeit einer Kurve auch in weitgehendem Mass von ihrer Lage im Verhältnis zu den vorhergehenden und folgenden Kurven abhängt.

Fig. V. illustriert die gewöhnlichen Formen von Kurven. Fig. Va zeigt kurze scharfe Kurven durch sanfte Traversen verbunden. Dies ist eine sehr leichte Kurvenform. Fig. Vb ist viel schwieriger. Ein kurzer scharfer Schwung aus rascher steiler Traverse. Fig. Vc ist eine Reihe von kurzen Kurven von kleinem Radius, die unmittelbar aneinander gereiht sind. Das ist wiederum ein schwieriges Manöver, besonders, wenn die Kurven durch Flaggentore gemacht werden müssen. Fig. Vd ist die Kurve mit grossem Radius in grossem Tempo. Wenn diese Kurvenform auf glattem Hang ohne die Notwendigkeit, Flaggentore zu durchfahren, gemacht wird, so ist das Empfinden der Schwierigkeit hauptsächlich eingebildet, "denn," wie Caulfeild sagt, "die Geschwindigkeit ist gleichmässig und nur Geschwindigkeitswechsel verursacht Schwierigkeiten, nicht die Geschwindigkeit selbst." Das

Laufen dieser Kurve ist in der Tat notorisch das Kennzeichen, nicht des guten Läufers, sondern des Anfängers, der, ob gewollt oder nicht, dieselbe oft erfolgreich in grossem Tempo ausführt, lange bevor er genügend Geschicklichkeit besitzt, um irgend eine scharfe Kurve, wenn auch nur langsam, zu machen.

Wir dürfen jedoch die Tatsache nicht ausser Acht lassen, dass die unbeherrschte grosse Kurve des Anfängers durchaus nicht leicht ist, wenn er an einer bestimmten Stelle in einem Flaggentor enden muss. Ferner, obwohl es ziemlich leicht ist, eine solche Kurve von grossem Radius auszulaufen, bis man mit wagrechten Skiern zum Stehen kommt, so ist es doch sehr schwierig, zwei solche Kurven zu verbinden, indem man die erste Kurve unterbricht, während man noch grosse Geschwindigkeit hat und ehe die Ski vollständig herum geschwungen worden sind.

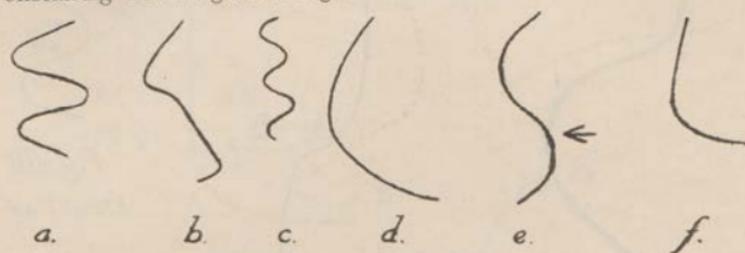


Fig. V. Various Turns.

FIG. V. VERSCHIEDENE KURVEN.

In Fig. *Ve* zeigt der Pfeil eine Stelle an, wo der Läufer noch grosse Geschwindigkeit hat. Um dort seine Drehungsrichtung zu ändern, muss der Läufer alle jene Bewegungen machen, die nötig sind, um den neuen Schwung anzusetzen und dabei das Gleichgewicht auf die Kurve im entgegengesetzten Sinn umstellen. Hier ist es wieder das Verhältnis einer Kurve zur vorhergehenden Kurve, welches die Schwierigkeit verursacht, und die in Fig. IV. gezeigte Anordnung unterscheidet in wirksamer Weise den erstklassigen vom zweitklassigen Läufer, denn wenn der Hang ziemlich steil ist, und die Flaggentore ziemlich weit auseinander stehen, so wird es nur einem erstklassigen Läufer möglich sein, die in Fig. VI. fettgedruckte Spur einzuhalten.

Ein zweitklassiger Läufer wird genötigt sein, eine weniger schneidige Spur, wie etwa die in der Fig. VI. punktierte, zu wählen. Schliesslich zeigt Fig. *Vf* eine scharfe Kurve zum Hang aus der Fallrichtung.

Wie kann man nun eine Strecke am besten ausstecken, um die Beherrschung dieser verschiedenen Kurven zu prüfen?

Va erfordert keine weitere Erklärung. *Ve* kann durch die in Fig. VI. gezeigte Flaggenanordnung geprüft werden. Eine

Anordnung, die dem Konkurrent Gelegenheit gibt, seine Beherrschung von Bremsschwüngen aus der Schussfahrt zu zeigen, wird in Fig. VII. gezeigt. Diese Anordnung heisst man eine "Vertikale."

Auf steilem Hang, mit beträchtlichem Höhenunterschied zwischen den Toren, ist die Vertikale die strengste Prüfung von Schneid und von Skibeherrschung. Nur die allerschneidigsten Läufer werden die durch die fettgedruckte Linie angedeutete kürzeste Spur zu versuchen wagen und selbst erstklassige Läufer,



Fig. VI.
Long Rullas Turra

FIG. VI.
SCHWÜNGE MIT GROSSEM
KURVENRADIUS.

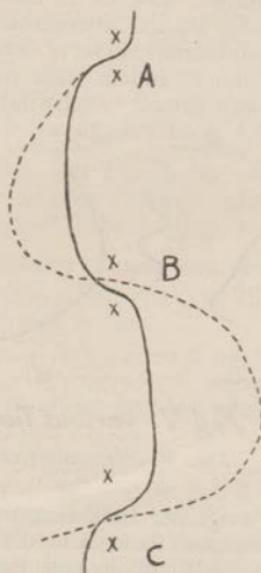


Fig. VII.
A Straight Flush

FIG. VII.
EINE VERTIKALE.

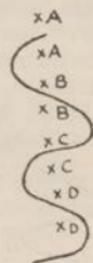


Fig. VIII.
A Short Flush

FIG. VIII.
EINE WENDE.

werden es wahrscheinlich für ratsam halten, ungefähr so zu laufen, wie es die punktierte Linie in Fig. VII. zeigt.

Die in Vc illustrierten Kurven geben ein weiteres Beispiel für die Tatsache, dass die Schwierigkeit einer Kurve von deren Lage im Verhältnis zu den vorhergehenden oder nachfolgenden Kurven abhängt. Kurze, scharfe Kurven, welche durch lange Traversen getrennt sind, wie in Va, sind leicht, aber eine rasche Folge kurzer Kurven ist äusserst schwierig.

Die Beherrschung des Kurventyps Vc wird am besten geprüft durch die in Fig. VIII. gezeigte Fahnanordnung, welche als Wende bekannt ist. Es ist nichts weiter als eine Vertikale mit

sehr kurzen Zwischenräumen zwischen den Toren. Es ist Zweckmässig, für das mittlere Tor andersfarbige Fahnen zu benutzen, d.h. für die Tore A. und C. blaue Fahnen und für die Tore B. und D. gelbe Fahnen. Bei der Wende ist derjenige im Vorteil, welcher genau und sicher umspringen kann. Der Abstand zwischen den Toren soll mindestens (4-5 engl. Fuss) $1\frac{1}{2}$ -2 m betragen, um jenen Läufern, welche flott weiter fahren, einen Vorteil zu geben und um jene zu benachteiligen, die nur durch die Tore spazieren und aus dem Stand umspringen oder Spitzkehren machen.

Fig. IX. illustriert einer Schneise welcher die Geschicklichkeit im Abschwingen aus der Schussfahrt zu prüfen bezweckt (Typ. Vf). Das eingelegte Tor B ist nützlich, um ein scharfes Abschwingen zu erzwingen und um keine Gelegenheit zu bieten,

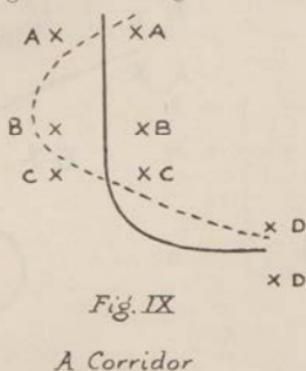


Fig. IX

A Corridor

FIG. IX.
EINE SCHNEISE.

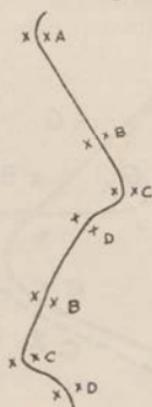


Fig. X

An Inclined Corridor

FIG. X.
EINE GEKNICKTE SCHNEISE.

den scharfen Schwung zu vermeiden, indem durch das Tor A eine sanftere Traverse gefahren wird und zwischen A und C ein Bogen eingelegt wird, ähnlich wie es die punktierte Linie in der Figur IX. andeutet.

Das Ausstecken einer Schneise auf sehr steilen Hängen erfordert sorgfältige Überlegung. Wenn die Geschwindigkeit bei C zu gross ist und der Hang unterhalb C sehr steil ist, wird ein nicht ganz genau sitzender Schwung den Läufer weit unter D abtreiben, worauf er zurücksteigen muss und dadurch sehr viel Zeit verlieren wird. Folglich wird die Versuchung nahe liegen, Schuss zu fahren und unmittelbar oberhalb oder unterhalb B einen absichtlichen Sturz zu machen.

Es ist merkwürdig, wie wenig Zeit ein Läufer verliert, der es versteht geschickt zu stürzen.

Der Streckenwart muss auf's sorgfältigste vermeiden, das Unmögliche zu verlangen. Er muss die Länge der Schneise sowie die Schärfe des Schwungs, der Qualität der Konkurrenz anpassen und zwar besonders, wenn die Schneise im Steilhang endet. Falls das Tempo bei C zu gross ist, sodass ein bei C ange-setzter Schwung den Läufer unvermeidlich weiter als D hinunter treiben wird, so werden die sportlich denkenden Konkurrenten dennoch den Schwung versuchen. Sie werden unter D abtreiben und zurücksteigen müssen, wodurch sie viel Zeit verlieren werden. Ein schlauer und weniger sportlicher Konkurrent, der knapp unter C einen absichtlichen Sturz macht, wird sich den Aufstieg ersparen und dadurch einen Vorteil gewinnen.

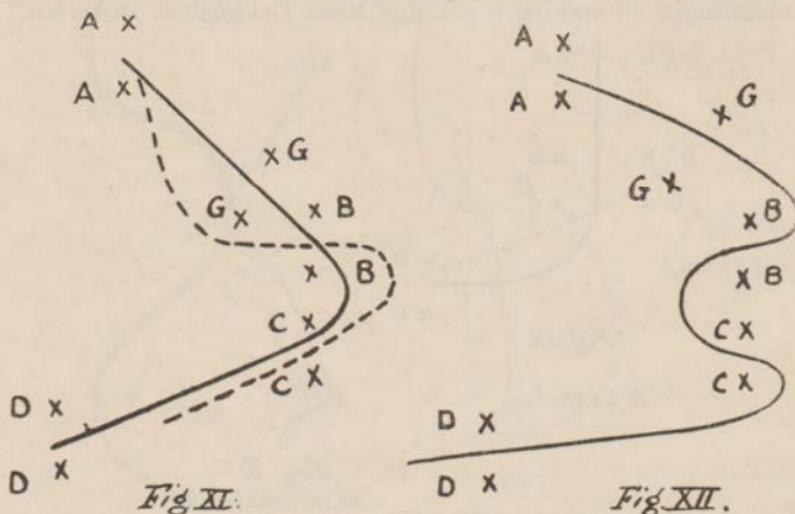


FIG. XI.; XII. EINE HAARNADEL.

Dem Streckenwart sei empfohlen, seine Schneisen lieber zu verkürzen, als die Schlusschwünge weniger scharf zu machen, denn ein scharfer Schwung aus kurzer Schussfahrt ist ein besserer Prüfstein als ein langgezogener Schwung aus grösserem Tempo.

Obige Bemerkungen beziehen sich hauptsächlich auf Schneisen welche auf steilen Hängen enden. Wenn die Schneise auf sanftem Hang ausläuft, so ist die Gefahr dass ein Schwung den Konkurrenten viel zu weit hinter treiben wird geringer, und die Schneise darf daher möglichst schneidig ausgesteckt werden. Ein ordentlich scharfer Schwung nach links am Schluss einer Schneise bildet einen vorzüglichen Abschluss für einen Slalom, dessen Ziel auf der Ebene steht. (Siehe Fig. XI.)

Auf Steilhängen sind Schneisen nur empfehlenswert, wenn der Schnee auch wirklich hart ist. Andernfalls entsteht an der

Schwungstelle eine Furche mit überhöhtem äusseren Rand (wie eine Bobbahnkurve).

Bei Slalomläufen zweiter Klasse sollen Schneisen als sturzfreie Abschnitte behandelt werden.

Fig. X. zeigt zwei Geknickte Schneisen, welches eine (aber keineswegs die einzige) Methode ist, eine scharfe Biegung mit kurzem Radius aus steiler Traverse in grossem Tempo auszustecken (Kurve Typ. Vb).

Geknickte Schneisen sind bei nicht ganz hartem Schnee noch weniger empfehlenswert als Schneisen in der Fallinie. Nebenbei bemerkt, sollen geknickte Schneisen nur bei Slalomläufen erster Klasse angewandt werden.

Fig. XI. zeigt eine sogenannte Haarnadel, welches ein anderer und sogar besserer Prüfstein für denselben Kurventyp (Vb) ist.

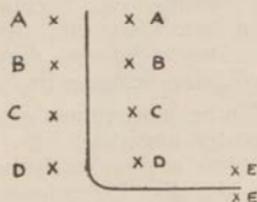


Fig. XIII

Stem Glade.

FIG. XIII. EINE STEMM SCHNEISE.
Zwei Meter breit. Vier Meter lang.

Diese Anordnung der Tore ist ein vorzüglicher Kniff, denn eine gut ausgesteckte "Haarnadel" scheidet stets den zweitklassigen Läufer aus, indem es ihn zwingt, mehr Kehren einzulegen. Fig. XI. zeigt, wie der gute Läufer von A bis D nur einen Schwung braucht.

Fig. XII. zeigt die Spur des zweitklassigen Läufers durch dieselben Tore und wie er dafür drei Schwünge statt eines Schwunges benötigt.

Man beachte in der Fig. XI. die Lage des mit G bezeichneten Tores, welches den Zweck hat, den Läufer in die Haarnadel hinein zu leiten und zu verhindern, dass er sich dieselbe erleichtert, indem er so fährt, wie es die punktierte Linie zeigt.

Fig. XIII. (2 m breit, 4 m lang) zeigt eine sogenannte "Stem Glade" oder "Stemm-Schneise." Eine Stemmschneise kann man nur langsam in Pflugstellung durchfahren. Stemm-Schneisen sollen

an Steilhängen abgesteckt werden, jedoch sollen sie nicht zu lang sein, sonst würde es sich lohnen, dieselben im Schuss zu nehmen, und knapp am Ende der Schneise einen absichtlichen Sturz zu machen. Die Ausfahrts-Fahnen E-E sollen andersfarbig sein, als D-D, sonst könnte eine Verwirrung entstehen. Um zu verhindern, dass Konkurrenten versuchen, die Schneise im Schuss zu nehmen und am Schluss einen Christiania zu machen, sollten die Ausfahrts-fahnen E sehr eng beieinander sein und auf fast gleicher Höhe mit D gesteckt werden.

Eine Stemm-schneise unterscheidet sich von der Schneise dadurch, dass das Ausfahrtstor fast auf gleicher Höhe mit den untersten Fahnen der Schneise liegt, wodurch ein Konkurrent, der die Schneise im Schuss durchfährt, geschlagen wird, weil er beim Abschwingen weit unter das Ausfahrtstor getrieben werden wird. Bei der Schneise wird das Ausfahrtstor so gesteckt, dass der Läufer noch Raum hat zum Abschwingen, nachdem er die Schneise im Schuss durchgestanden hat. Kurzum, der Konkurrent soll gezwungen werden, eine Stemm-Schneise durchzustemmen, während er ermutigt werden soll, eine Schneise im Schuss zu nehmen.

Ähnlich wie bei den Schneisen muss eine Stemm-Schneise dem Können der Konkurrenten angepasst sein. Wenn die Schneise zu lang oder zu steil ist, so werden zweitklassige Konkurrenten in Versuchung kommen, dieselbe im Schuss zu durchfahren, und sich am Schluss fallen zu lassen. Sie werden dadurch wenig Zeit verlieren im Vergleich zu jenen, die sicher und beherrscht laufen. Dessenwegen soll eine Stemm-Schneise als Abschnitt mit Sturzverbot behandelt werden ausser bei erstklassigen Konkurrenzen.

Der Kontrollposten bei einer Stemm-Schneise muss umgefahrene Fahnen mit äusserster Vorsicht genau dort wieder aufstecken, wo sie ursprünglich gestanden sind.

Es ist schon vorgekommen, dass umgefallene Fahnen so aufgesteckt wurden, dass es möglich wurde, die Schneise im Schuss zu durchfahren, indem man von der oberen linken Fahne zur unteren rechten lief und dann ohne Drehung noch knapp durch das Ausfahrtstor kommen konnte.

Sturzverbot-Zonen.

Ein erfahrener Ausstecker, der einen Slalom für erstklassige Läufer aussteckt, kann auf Abschnitte mit Sturzverbot verzichten, aber ein sturzfreier Abschnitt (siehe Regel 6 der Wettlaufordnung) ist ein nützlicher Kunstgriff für Slalomläufe, die für Anfänger und zweitklassige Läufer ausgeschrieben sind. Sogar bei erstklassigen Konkurrenzen wird es ratsam sein, solche Teilstrecken, wo irgend ein Zweifel herrscht, ob ein absichtlicher Sturz sich lohnen würde, als "Sturzverbot-Zonen" zu bezeichnen. Slalomläufe für Anfänger sollten immer Abschnitte mit Sturzverbot enthalten.

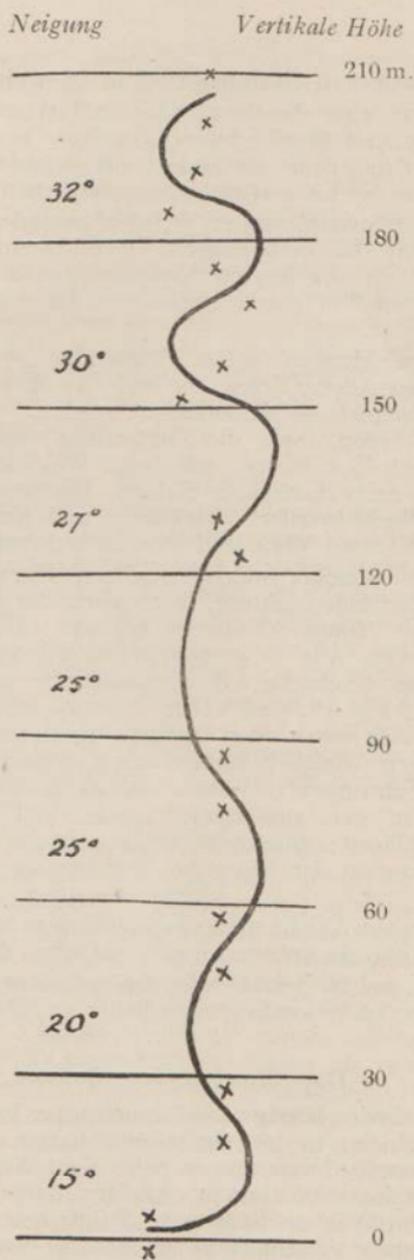


Fig. XIV
A Soft Snow Slalom

FIG. XIV. EIN WEICHSCHNEE SLALOM.

Das Abstecken von Slalomstrecken in weichem Schnee.

Es herrscht eine Tendenz, sich auf Hartschnee-Slalomläufe zu beschränken und Weichschnee-Slalomläufe zu vernachlässigen.

Das ist schade, denn der Slalom auf weichem Schnee ist der schwierigere von beiden und ein strengerer Prüfstein der Technik.

Der Haupteinwand gegen Weichschneeslalomläufe, nämlich die Ungleichheit der Bedingungen für die ersten Konkurrenten einerseits und für die letzten Konkurrenten andererseits, lässt sich zum grossen Teil durch geschicktes Ausstecken der Strecke beseitigen.

Alle Verwicklungen sollen vermieden werden. Stemm-Schneisen, Haarnadeln, Schneisen und Wenden sollten nie eine Rolle bei Weichschnee-Slalomläufen spielen. Die Entfernung zwischen den Toren, sowie die Entfernung zwischen den beiden Fahnen, die ein Tor bilden, soll beim Weichschnee-Slalom viel grösser sein als beim Hartschnee-Slalom. Die Strecke soll möglichst einfach ausgesteckt werden. Vertikalen und Kurven mit grossen Radius (Fig. VI. und VII.) sind ideal in weichem Schnee.

Auf einer Strecke, welche nur aus Kurven mit grossem Radius und Vertikalen besteht, werden nur die grössten Kanonen genau bei den Toren schwingen können. Die anderen Konkurrenten werden Alle in grösserer Entfernung von den Toren schwingen (man vergleiche z.B. die punktierte und die kontinuierliche Linie der Fig. VI. und VII.). Es wird selten oder gar nicht vorkommen, dass zwei oder mehrere Konkurrenten am selben Fleck schwingen. Folglich dürften alle Konkurrenten ungespurten Schnee zum Schwingen geniessen. Wenn die beiden Fahnen, die ein Tor bilden, weit auseinander stehen, und die Strecke nach obigen Ratschlägen ausgesteckt wird, so ist nicht zu befürchten, dass der Schnee in der Nähe der Tore zu sehr verspurrt werden wird.

Man kann auf Weichschnee eine viel längere Strecke ausstecken, weildas zeitraubende Antreten und Vorbereiten der Bahn wegfällt.

Regel 14, welche den Schiedsrichter mächtig, Konkurrenten auszuscheiden, ist besonders vorteilhaft bei Weichschnee-Slalomläufen.

Das Stecken der Flaggen.

Flaggen werden häufig umgefahren und es ist zuweilen schwer, das Loch zu finden, in dem sie gesteckt hatten. In vielen Fällen wird ein Unterschied von einigen Zoll* beim Wiedereinstecken der Fahnen belanglos sein, aber in einzelnen Fällen wird ein kleiner Unterschied im Wiedereinsetzen der Fahne den ganzen Charakter eines erheblichen Abschnittes der Strecke ändern. Das trifft besonders für Stemm-Schneisen und Vertikalen zu. Beim Abstecken

* Ein Englischer Zoll ist gleich $2\frac{1}{2}$ cm.

einer Vertikalen, sowie beim Wiedereinstecken einer umgefahrenen Fahne, ist es unbedingt notwendig, sich zu überzeugen, dass auch alle Tore, die eine Vertikale bilden, in einer geraden Linie liegen. Wenn ein Tor auch nur wenig "offen" im Verhältnis zum nächsten Tor steht, so wird ein Konkurrent zwei Tore im Schuss durchlaufen können, ohne zu schwingen. Das trifft auch bei der Wende zu.

Bisher hat man keine ganz befriedigende Methode ersonnen, um die Lage der Löcher, welche die Fahnen hinterlassen, zu fixieren. Ein primitives Hilfsmittel besteht darin, dass man mit einem Skistock zuerst ein Loch für die Fahne macht. Der Schneeteller am Stock wird dann eine Spur hinterlassen, welche behilflich sein kann, um die ursprüngliche Lage der Fahne festzustellen. Eine gute Idee wäre es wohl, kurze, etwa 30 cm lange Stöcke einige Zoll unter der Fahne einzustecken. Solche kurze Stöcke würden wahrscheinlich noch stehen bleiben, nachdem die Fahne umgefahren worden ist.

Probe-Läufe.

Konkurrenten dürfen keinen Probelauf machen. Aber damit der erste Konkurrent nicht dadurch benachteiligt wird, dass seine Nachfolger aus seinen Fehlern Nutzen ziehen können, so sollte ein Amtswalter oder irgend ein Nichtkonkurrent von der Rennleitung beauftragt werden, die Strecke angesichts der Konkurrenten vor Anfang des Rennens abzufahren. Dies ist bei Weichschnee-Slalomläufen sehr wichtig, da der erste Konkurrent stark im Nachteil wäre, falls der Schnee auf irgend einem Teil der Strecke klebrig sein sollte. Denn dort kann er auf guter Spur schneller fahren und es besteht kein Grund, warum nur der erste allein den Nachteil schweren, ungespurten Schnees auf den langsamen Teilen der Strecke haben sollte.

Zusammenfassung.

Ein Slalomlauf ist nicht nur eine Konkurrenz der einzelnen Konkurrenten untereinander, sondern auch eine Konkurrenz aller Rennläufer gegen den Streckenwart. Denn wenn es den Konkurrenten gelingt, die Absichten des Aussteckers zu umgehen, indem sie leichtere Wege durch die Tore entdecken und vor allem, wenn die unsportlich gesinnten durch absichtliche Stürze sich noch Vorteile erringen können, so ist der Ausstecker besiegt worden. Nichts ist ärgerlicher für den Streckenwart als zu sehen, wie die Läufer zwei oder drei Tore einer Vertikalen oder einer Wende ohne schwingen zu müssen im Schuss nehmen, weil er einige Tore "offen" gelassen hat. Es ist notwendig, Wenden ganz besonders genau auszustecken, damit sie nicht im Schuss genommen werden können. Der Prüfstein für die Güte eines Sloms ist die Rangordnung derjenigen, die am meisten gestürzt sind. Wenn Läufer, welche stürzen, öfters sichere und beherrschte Läufer schlagen, so ist der Slalom misslungen. Ein Ausstecker sollte also zur eigenen Belehrung ein sorgfältiges Protokoll der Stürze führen

und nicht eher zufrieden sein, bis diejenigen, welche stürzen, und vor allem bis jene, welche absichtlich stürzen, auf die letzten Plätze der Rangliste zurückgedrängt worden sind.

Studiere den Sinn blinder und offener Tore. Versuche nicht, zu geistreich zu sein. Vermeide Verwicklungen, bis Du das Slalom-Ausstecken gründlich beherrschest. Beschränke Dich am Anfang auf einfache Strecken! Bei Kurven von grossem Radius und bei Vertikalen kannst Du nicht weit fehlen, solange die Tore alle blind sind.

Schneisen, Stemm-Schneisen und Haarnadeln erfordern mehr Sachverständnis.

Und, vor allem, komme nicht erst eine halbe Stunde vor der angekündigten Startzeit auf den Schauplatz des Rennens. Man soll sich mindestens eine Stunde Zeit lassen, um einen Slalom richtig auszustrecken und mindestens ein guter Läufer sollte dabei sein, um die Strecke abzulaufen, damit etwa notwendige Änderungen vor Ankunft der Konkurrenten durchgeführt werden können.

Die Arbeit des Streckenwart ist zu Ende, sobald die Strecke ausgesteckt ist, aber wir müssen noch die Frage der Flaggenwarte erörtern. Denn ein Slalom verlangt nicht nur einen sachverständigen Streckenwart, sondern auch einen intelligenten Flaggenwart-Dienst.

Flaggen und Flaggenwarte.

Derjenige Konkurrent, welcher in einem Slalom ein Tor vollständig auslässt, wird ausgeschieden. Bei Slalomläufen entscheiden meist wenige Sekunden, und es ist schwer (wenn nicht gar unmöglich) einen schlimmen Fehler auszugleichen. Deswegen ist es äusserst wichtig, dass alle möglichen Vorsichtsmassregeln getroffen werden, um Fehler zu verhindern. Nur solche, die sich bei Slalomläufen, sei es als Konkurrenten oder bei der Leitung beteiligt haben, wissen, wie leicht ein Konkurrent in der momentanen Aufregung unbegreiflich dumme Fehler machen kann und auffallende Fahnen übersehen kann. Es ist unbedingt notwendig, dass man die Konkurrenten den Fahnen entlang die Strecke hinaufführt. Wir raten jedem Konkurrenten, bei jedem Tor zu halten und sich die Lage des nächst unterhalb liegenden Tores gut einzuprägen, denn die Strecke sieht von oben ganz anders aus als von unten.

Der Schiedsrichter muss dafür sorgen, dass die Flaggenwarte die Regeln gründlich beherrschen. Besonders jene Regeln, welche bestimmen, ob ein Konkurrent auszuschneiden ist oder nicht, und wann und wie er zu strafen ist, müssen den Posten gläufig sein.

Der Flaggenwart darf nicht sprechen, ausser wenn der Konkurrent im Begriff ist, ein Tor ganz auszulassen oder wenn der Konkurrent fragt, ob er ein bestimmtes Tor passiert hat oder nicht. Dann soll er sofort "durch" rufen, worauf der Konkurrent weiter fahren kann oder "zurück," worauf der Konkurrent vermutlich

zurückgehen wird. Er muss stets unverzüglich antworten, denn jeder Bruchteil einer Sekunde kann entscheidend sein.

Nachdem der Konkurrent das Ziel passiert hat, werden die Zielrichter herauf rufen, "Welche Strafen?" und diejenigen Flaggenwarte, die Strafen verhängt haben, müssen gleich angeben, welche Strafen sich der Läufer zugezogen hat. Wenn nur ein Fuss (nicht Ski) eines Konkurrenten die gerade Linie zwischen beiden Fahnen des Tores gequert hat, so werden seiner Laufzeit 5 Sekunden zugezählt. Wenn keiner seiner beiden Füße jene Linie gequert hat, wohl aber irgend ein Teil seiner Ski dieselbe passiert hat, so werden 10 Sekunden zu seiner Laufzeit addiert. Ein Konkurrent wird nur dann ausgeschieden, wenn er ein Tor vollständig ausgelassen hat, d.h. wenn kein Teil seiner Ski die gerade Linie zwischen den beiden Fahnen eines Tores gequert hat. Eine Strafe von 10 Sekunden wird auch dann verhängt, wenn ein Läufer rückwärts durch ein Tor fährt

Auf Sturzverbott-Zonen werden Strafen für Stürze verhängt.

Womöglich sollte ein Kontrollposten bei jedem Tor stehen. Falls dazu nicht genügend Leute zur Verfügung stehen, so muss dafür gesorgt werden, dass jeder Posten freien Ausblick auf die seiner Obhut unterstellten Fahnen hat. Jeder Posten muss genau wissen, welche Tore seiner Kontrolle unterstellt sind, um zu verhindern, dass ein Konkurrent von verschiedenen Posten wegen ein und demselben Fehler bestraft wird. Flaggenwarte müssen ihren Stand stets so wählen, dass sie den Konkurrenten die ungehinderte Sicht auf die Tore niemals stören und dass sie den Läufern nicht im Wege stehen, nachdem sie die Tore passiert haben. Flaggenwarte sollten keine Stöcke in den Händen halten und sollten ihre Stöcke keinesfalls in der Nähe der Fahnen stehen lassen. Es ist immer wieder vorgekommen, dass Konkurrenten zwischen einer Fahne und dem Stock eines Postens, statt zwischen den beiden Fahnen gefahren sind. Es ist für einen im grossen Tempo laufenden Konkurrenten schwer, zwischen einer Fahne und einem Stock zu unterscheiden.

Die meisten Versehen passieren am Ziel. Die Zielstangen müssen ganz anders geartet sein, als die Torflaggen. Die erstern sollen mindestens 2 Meter hoch sein, damit sie irgend welche in der Nähe stehenden Personen auffallend überragen. Die Rennleitung muss verhindern, dass Zuschauer sich zu nahe an die Fahnen drängen.

Die Fahnen sollten sich stets von der Strecke aus gesehen gegen eine Schneefläche abheben, anstatt gegen eine sich bewegende bunte Zuschauermenge. Womöglich sollten die Zuschauer zu beiden Seiten der Strecke aufgestellt werden, statt unter derselben und es müssen genügend Amtswalter aufgebracht werden, um die Zuschauer weit genug von den Fahnen zurück zu halten.

Die Flaggenwarte haben die Pflicht, *unverzüglich* zu entscheiden, ob ein Konkurrent ein Tor passiert hat oder nicht. Schwierige Fälle kommen oft vor, besonders an den unteren Fahnen einer Vertikalen. Ein Konkurrent setzt oft einen Christiania knapp bevor er diese Fahnen passiert an und sein unterer Ski kann leicht die unterste Fahne einer Vertikalen umwerfen (wie z.B. in Fig. VII.).

Wenn die Fahne vom Hinterende des Ski umgeschmissen wird, nachdem beide Füße des Konkurrenten die Gerade zwischen den Torfahnen gequert haben, so ist der Läufer durch.

Es kommt oft vor, dass ein Konkurrent am Schluss eines Christianias zum Hang, seitlich den Hang herabgleitet und dass der vordere Teil seiner Ski die untere Fahne umwirft, sodass seine Füße die Linie nicht queren. In diesem Fall ist er straffällig.
