

Zeitschrift: Ski : Jahrbuch des Schweizerischen Ski-Verbandes = Annuaire de l'Association Suisse des Clubs de Ski

Herausgeber: Schweizerischer Ski-Verband

Band: 26 (1930)

Artikel: Les courses de slalom

Autor: Lunn, Arnold

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-541617>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 10.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

mehrte Schnee- und Geländeanpassung erzielt und, abgesehen vom praktischen Nutzen, dem Läufer eine höhere sportliche Vergnügungsprämie zuteil wird. Vieles, was früher nicht für möglich, ja kaum für denkbar gehalten wurde, ist Wirklichkeit geworden, weil nun jedes Bewegungsbild organisch aus dem Vorhergehenden herauswachsen kann und die natürliche Vorbereitung bilden muss zu dem, was ihm nachfolgt.

Die Natur in ihrem Rhythmus und ihren Gesetzen richtig belauscht, macht auch im Skilauf keine Sprünge und duldet keine Lücken. Es wird auf Grund meiner Arbeiten eines Tages einen grossen, stilistisch einheitlichen, technisch vielseitigen hochleistungsfähigen Skilauf geben, in dem jede Uebung die andere harmonisch ergänzt und sich zwangslos mit ihr verbindet. Er wird den Adepten lohnen durch Ersparnis von Kraft, Schonung der Muskelsubstanz und Entlastung des Nervensystems. Er wird es dem darin Geschulten nahezu unmöglich machen, verkrampfte, abgehackte, maschinenhaft starre oder marionettenhaft pendelnde Teilbewegungen des Gesässes, der Schultern, der Arme usw. auszuführen, wie sie der nachdenkliche Beobachter an Uebungshängen und im Gelände allenthalben immer wieder mit Bedauern heute noch als vorherrschend feststellen muss. Wir stehen, falls nicht alle Anzeichen trügen, keineswegs am Ende, sondern am Anfang eines körper- und bewegungsrichtigen geschmeidigeren, universelleren, sportlicheren Skilaufs.

Dr. Fritz Reuel.

Les Courses de Slalom.¹⁾

Une course de slalom peut être une magnifique épreuve de technique ou bien une sombre farce.

Chacun sait que l'organisation de courses de fond importantes et de concours de saut ne peut être confiée qu'à des personnes expérimentées et du métier. Il ne viendrait à l'idée de personne de demander à quelqu'un qui n'a jamais établi que des slaloms, d'organiser une course de fond. Mais on s' imagine trop souvent que qui que ce soit peut, sans préparation et sans expérience, établir un slalom pourvu qu'on le laisse libre de piquer au hasard quelques drapeaux sur une pente de neige.

On dépense de grosses sommes, non seulement pour construire un tremplin de saut, mais aussi pour préparer une piste

¹⁾ Extrait de l'ouvrage à paraître «The complete ski-runner» par Arnold Lunn, publié par Messrs Methuen & Co, 36 Essex Street, London, W. C.

de saut en vue d'un concours. Or, fort peu de gens savent qu'un parcours de slalom sur neige dure, demande également à être préparé et battu la veille d'un concours important.

Pour qu'un slalom soit un succès, il faut donc, à la fois, un personnel expérimenté et une préparation convenable du terrain. N'allez pas, en conséquence, juger et condamner un slalom sur le résultat de celui que vous-même ou d'autres organiserez. Avant d'ailleurs d'essayer d'en organiser un, commencez modestement par l'établissement d'un parcours d'essai. Engagez vos amis à descendre le parcours. Conseillez à ceux qui doivent être contrôleurs aux drapeaux de juger un slalom d'essai et d'acquérir ainsi l'expérience nécessaire. Si ceux qui désirent prendre l'initiative de faire courir des courses de slalom, veulent bien se donner toute la peine voulue, cette forme excellente de course ne sera pas discréditée pour la seule raison que ni l'organisateur, ni les contrôleurs aux drapeaux ne connaissent leur affaire.

L'évolution du slalom. ¹⁾

La forme primitive du slalom a fait faillite et a été abandonnée tant dans les pays scandinaves qu'en Suisse. Cette course avait généralement lieu sur neige tendre, ce qui donnait un avantage considérable à ceux que le tirage au sort avait favorisés. On donnait habituellement des points pour le style et on encourageait de ce fait l'élégance aux dépens de la vitesse. Et puis les drapeaux, piqués isolément, devaient être alternativement passés sur la droite puis sur la gauche par les concurrents.

La popularité du slalom moderne est due à l'emploi des drapeaux placés par paires et qui permettent à l'organisateur d'éprouver chaque variété de virages et non plus uniquement la série symétrique de virages lents et tous pareils. On a aboli les points pour le style et pour ce qui est de la neige tendre, les avantages procurés par le tirage au sort ont été éliminés.

Comment on établit un slalom.

Une course de slalom, courue sous les règlements anglais, l'est toujours en deux parties. La première doit être courue sur neige dure, la seconde peut l'être sur neige tendre. On peut toujours s'arranger à avoir de la neige dure. Et, comme il se peut qu'on ne trouve pas de neige tendre, le slalom, si tel est le cas, se court sur deux parcours de neige dure.

Les slaloms sur neige tendre ne conviennent peut-être pas pour des concours de première importance où s'inscrivent un

¹⁾ Sur cette question voir «A history of ski-ing» par Arnold Lunn (Oxford University Press, Amen House, Warwick Square, London, E. C. 4).

grand nombre de skieurs émérites dont la force est très égale. Toutes les courses de slalom qui sont courues sous les règlements de courses internationaux n'ont lieu que sur neige dure.

L'ordre de départ pour le premier parcours est déterminé par le tirage au sort et pour le second par l'ordre des arrivées dans le premier. Le concurrent qui fait le meilleur temps dans le premier parcours peut choisir son ordre de départ pour le second. Il ne doit pas nécessairement partir le premier et peut, par exemple, choisir de partir deuxième. L'ordre de départ des autres concurrents est déterminé de même façon selon leur ordre d'arrivée dans le premier parcours.

Le premier parcours se faisant sur neige dure, l'état de la neige est normalement le même pour tous les concurrents, de sorte que le tirage au sort n'a pas d'influence sur les résultats. Pour le parcours sur neige tendre, l'ordre de départ, a, par contre, une très grande importance. Et si, naguère, le slalom n'a pas été populaire, cela est dû en grande partie au fait qu'il était généralement couru sur neige tendre et que les hasards du tirage au sort influençaient beaucoup trop les résultats finaux. D'après les règlements anglais, le privilège d'avoir un parcours à peu près vierge de traces dans la deuxième partie du slalom, est l'enjeu que les concurrents se disputent dans le premier parcours. Il est la récompense non pas d'un tirage au sort heureux, mais du seul mérite.

Comment on prépare un parcours sur neige dure.

L'ordre de départ sur neige dure (premier parcours) étant déterminé par le sort, il est, on le conçoit, essentiel que pour tous les concurrents l'état de la neige soit virtuellement le même.

Il faut pour cela que la neige soit véritablement dure. Pour qu'après une chute de neige un parcours de neige dure puisse être établi de façon utile, il faut consacrer beaucoup de temps et de soin au battage de la piste. Le parcours doit être préparé la veille de la course, car il faut 24 heures pour que de la neige fraîche, battue, se tasse convenablement. Lorsque la neige est dure, mais qu'elle ne l'est pas tout à fait assez, le règlement autorise les contrôleurs aux drapeaux, sous la direction de l'arbitre, à boucher les trous qui ont été faits par un concurrent, afin de rendre les conditions égales.

Lorsque l'on procède au battage d'un parcours il faut commencer par placer les drapeaux. On économise ainsi beaucoup de temps, car il suffit alors de battre la neige dans le voisinage des drapeaux. Mais il faut cependant calculer largement afin d'éviter que des concurrents sortent de la piste

battue et soient contraints de faire leurs virages dans la neige tendre.

Un parcours bien battu, établi sur une pente nord est généralement préférable à une pente d'exercice orientée au midi. A mesure, en effet, que l'hiver avance, les traces ont tendance à se glacer. D'autre part, sur une pente raide, exposée au midi, les conditions sont susceptibles de se modifier rapidement sous l'influence du soleil, si bien que le premier partant peut avoir à se débattre avec une croûte glacée et que le dernier peut avoir à faire sa descente sur une croûte à moitié dégelée et facile. Il est évident qu'un changement aussi rapide n'est pas probable en janvier, mais il n'est pas rare du tout en février.

Choix d'un parcours sur neige tendre.

Il est souvent très difficile de savoir s'il y a assez de neige pour faire courir la partie de neige tendre d'une course de slalom. Si une couche superficielle de neige tendre de 6 à 10 cm repose sur une neige croûtée et cassable ou — comme cela se produit parfois au début d'un hiver très sec — sur de l'herbe, le facteur «chance» risque fort de jouer dans la course un rôle trop important. Une connaissance sûre de la neige ne suffit pas pour diagnostiquer l'état d'une surface ancienne de neige qui a été recouverte de 6 à 10 cm de neige fraîche. Et le concurrent qui heurte une pierre ou un rocher, ou qui passe inopinément sur une plaque de neige croûtée et cassable, recouverte de neige tendre, peut être injustement privé de toute chance de gagner. Lorsque les conditions sont telles, il est préférable de faire faire les deux parcours sur neige dure.

Longueur du parcours.

D'une façon générale, les parcours de slalom sont trop courts. Comme cela donne pas mal de travail de tasser un parcours un peu long de neige dure, cette partie est généralement la plus courte des deux. C'est une erreur d'établir un slalom très court. Il peut, en effet, arriver même aux meilleurs coureurs, de commettre une faute, de manquer un drapeau et d'avoir à remonter quelques mètres. Or, dans un slalom court, une semblable faute est, en général, décisive, tandis que sur un parcours réellement long, il est souvent possible de regagner ce qu'une seule faute a pu faire perdre. Pour un concours véritablement important, il faut considérer qu'une différence de niveau de 175 mètres est un minimum.

Comme le règlement permet l'établissement en deux parties du parcours sur neige dure, il faut user de cette latitude

lorsqu'il est impossible de tasser un parcours ayant la longueur voulue.

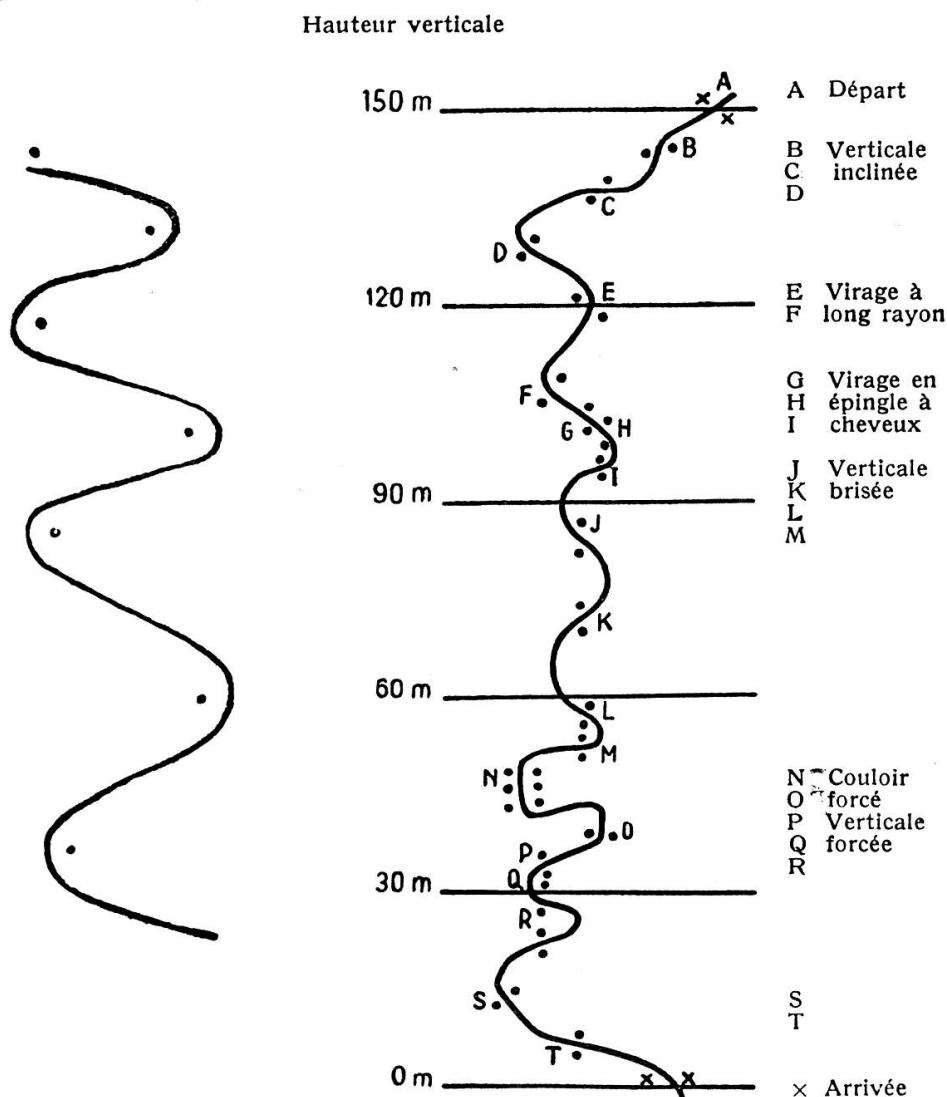


Fig. 1
*Un slalom à l'an-
cienne mode.*

Fig. 2
Un slalom moderne.

Principes généraux.

Une course de slalom doit être l'épreuve suprême de l'habileté d'un homme à skier en pleine vitesse parmi des obstacles. Or, dans la nature, les obstacles ne sont jamais ni gentiment groupés, ni disposés selon un ordre. Le slalom symétrique, naguère à la mode, n'avait donc aucune analogie quelconque avec les accidents réels du terrain.

Lorsque le niveau moyen du ski était encore bas, celui qui pouvait parcourir sans chute et sans demi-tours arrêtés le parcours d'un slalom pareil à celui de la fig. 1, était à peu près certain de gagner. A cette époque préhistorique, cet embryon de slalom, d'où est issu le slalom moderne, était d'ailleurs, sans aucun doute, bien assez difficile.

Mais évidemment, ce type de slalom ne donne aucun avantage au très bon skieur. Les drapeaux sont placés non pas où il est le plus difficile, mais où il est le plus commode de virer. Aujourd'hui, il n'est pas de skieur moyen qui ne soit capable d'effectuer un tel parcours sans accroc. Car il n'opère pas de discrimination entre les très bons skieurs et les skieurs moyens, mais ne fait que révéler ceux dont les skis ont été les plus rapides.

Un très bon skieur ne se contente pas de n'effectuer que des virages faciles à l'extrémité de descentes de flanc graduelles. Il est capable de virer en pleine vitesse et d'amorcer un virage sur une oblique rapide et très inclinée ou au bas d'une descente directe.

La fraction typique d'un slalom moderne que représente la figure 2 opérera effectivement une discrimination entre les très bons skieurs et les skieurs moyens. Seul le skieur qui connaît à fond chaque variété de virage (courts et arrachés, allongés et coulants, en S et en crochets successifs¹⁾) pourra effectuer ce parcours dans un style impeccable. Les drapeaux ne sont pas placés là où un bon skieur moyen virerait tout naturellement, c'est-à-dire où il n'y aurait pas à faire effort de jugement, mais ils sont disposés de manière à ce que très peu de concurrents soient capables de suivre le tracé idéal que montre le croquis. Il s'ensuit que chaque concurrent est contraint de se faire une tactique propre et de l'adapter à la vitesse à laquelle il se sent capable d'effectuer ses virages.

Voilà pour les principes généraux. Examinons maintenant en détail les procédés qui peuvent permettre à un bon marqueur de slalom d'offrir aux concurrents un parcours combinant à la fois la vitesse et la diversité, qui pénalise les timides et récompense les audacieux.

La course de slalom a créé une terminologie qui lui est propre: on n'aura donc pas à s'excuser de faire usage de termes «d'argot sportif» qui sont entrés dans le vocabulaire commun.

¹⁾ L'expression «virages en crochets successifs paraît être celle qui rend le mieux l'expression anglaise «drop and check». Ce virage n'est jamais isolé, il comporte en fait, une suite de christianas successifs (note du traducteur).

Drapeaux «ouverts» et «fermés».

Un parcours de slalom est défini par des *paires* de drapeaux entre lesquels les concurrents doivent passer.

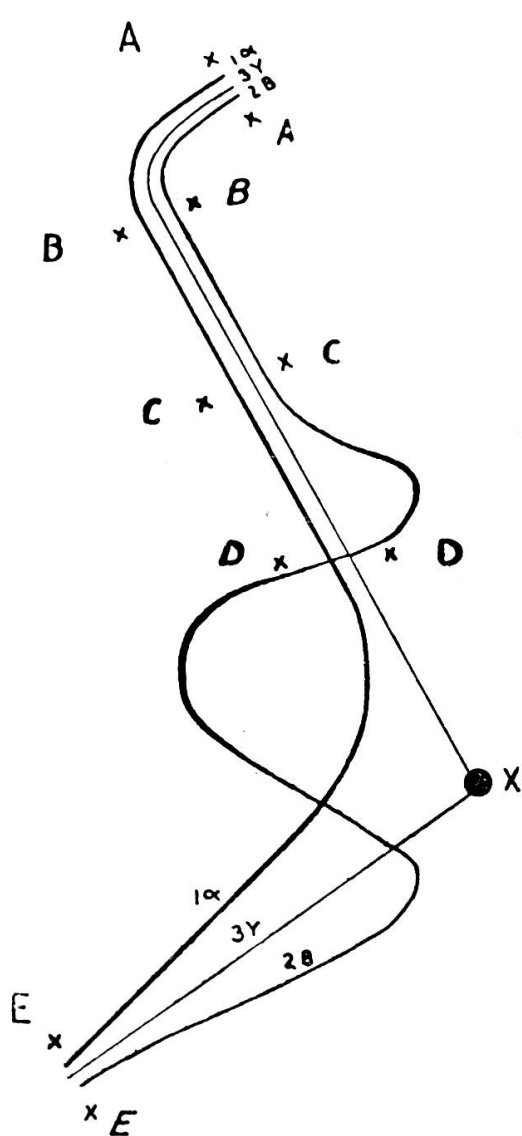


Fig. 3

Drapeaux ouverts.

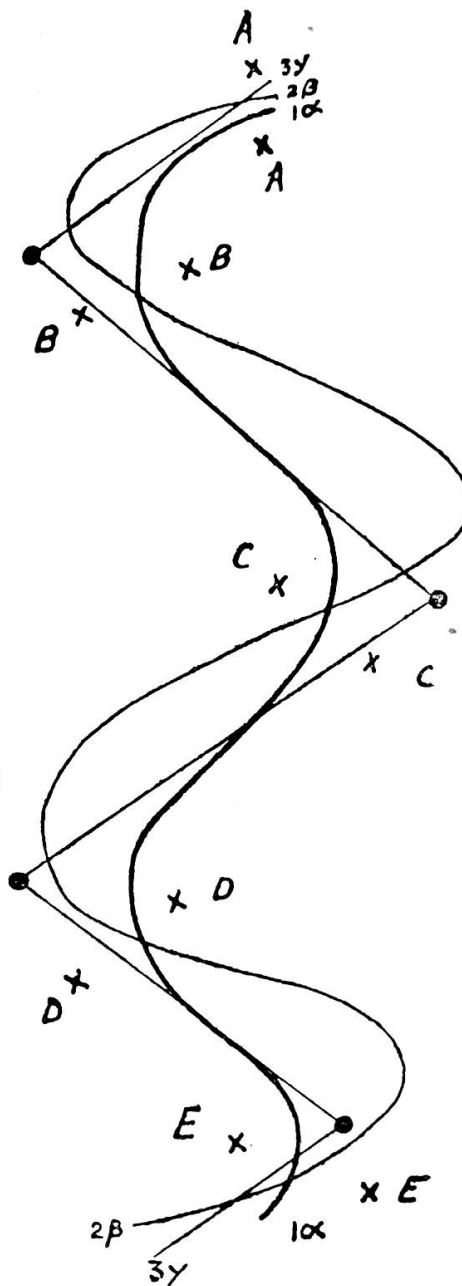


Fig. 4

Drapeaux fermés.

Le seul facteur dont il est tenu compte dans un bon slalom est le temps. Il n'est pas attribué de points au style et les chutes ne sont pas pénalisées. Il est, en conséquence, important d'établir un parcours qui ne donne aucun avantage à celui qui tombe intentionnellement. Le skieur qui est passé maître dans l'art de se bien ramasser pour chuter, c'est-à-dire qui sait garder ses skis serrés l'un contre l'autre et les projeter au moment de la chute dans la direction nouvelle à suivre, ce skieur-là perd très peu de temps à se relever et à repartir. Il n'aura, bien entendu, en ce faisant, rien gagné du tout sur le coureur de grande classe qui suit sans tomber la ligne idéale, mais il peut facilement prendre une avance sur un coureur un peu moins émérite qui n'est pas capable de virer à la vitesse la plus grande à laquelle le parcours le contraint.

Fort heureusement, on peut sans difficulté dérouter le spécialiste en chutes intentionnelles, par l'emploi de drapeaux «fermés».

On dit d'une paire de drapeaux qu'ils sont «ouverts» lorsqu'ils sont approximativement à angle droit par rapport à la ligne la plus courte qui les relie à la paire de drapeaux précédente; ils sont dits «fermés» lorsqu'ils sont à peu près parallèles à cette plus courte ligne.

Dans la figure 3 les drapeaux sont tous «ouverts». Admettons que l'angle moyen d'inclinaison est de 25 à 30 degrés et que la hauteur mesurée verticalement entre B et E est d'environ 30 mètres. L'intention du marqueur est évidente: il a placé ses drapeaux de manière à favoriser celui qui effectuera à grande vitesse des virages à long rayon. Sur une pente raide et dans une neige rapide, il faut être un coureur de première force pour descendre cette section du parcours en un seul virage allongé.

Supposons un instant que nous ayons affaire à trois concurrents Alpha, Beta et Gamma. Alpha est un expert de première force et sa trace est indiquée par 1 sur le croquis. Il s'est conformé aux intentions du marqueur et a, on le voit, couvert la distance séparant les drapeaux A et E, en effectuant le virage le plus court possible. Beta est un bon coureur, mais comme il ne l'est cependant pas assez pour imiter Alpha, il accomplit à bonne allure deux virages supplémentaires et termine le parcours sans chute. Gamma n'est pas aussi bon qu'Alpha, mais il est plus rusé (ou peut-être moins bon coureur) que Beta. Il passe trois paires de drapeaux en une seule ligne droite avec l'intention bien arrêtée de tomber à un endroit qu'il a soigneusement repéré. Il tombe adroite-

ment et très ramassé sur lui-même (car une chute préméditée fait toujours perdre bien moins de temps qu'un «soleil» non voulu), il est immédiatement reparti et arrive en E après avoir couvert la distance entre A et E en deux descentes droites, interrompues seulement par un court arrêt lorsqu'il était à terre. Les descentes droites, si la pente est rapide, lui auront pris fort peu de temps et il est évident que le temps réalisé par Gamma sera beaucoup meilleur que celui de Beta. Eh bien, tout cela est parfaitement illogique car Beta a bien skié tandis que Gamma a déplorablement skié.

Dans la figure 4 les drapeaux sont «fermés». La ligne qui relie chaque paire de drapeaux est à peu près parallèle à la ligne la plus courte qui sépare cette paire de la paire précédente. Il saute aux yeux que cette fois-ci il n'est plus possible de passer deux paires de drapeaux de suite en suivant une ligne droite. Admettons que les mêmes trois concurrents sont inscrits. Alpha (trace 1) a toujours un avantage certain sur Beta (trace 2) et sur Gamma (trace 3) ce qui n'est que juste et convenable — mais Gamma ne bat plus Beta. Dans la figure 3, en effet, Gamma est passé en droite ligne entre quatre paires de drapeaux sans faire un virage et est arrivé au but au prix d'une seule chute, alors que Beta a effectué trois virages. Dans la figure 4, si Gamma désire encore éviter les virages, il doit compter avec une moyenne d'une chute par paire de drapeaux.

L'expérience a démontré que le système des drapeaux «fermés» est le meilleur moyen de pénaliser les chutes.

Divers types de virages.

Le slalom doit éprouver la maîtrise du skieur à effectuer les diverses formes de virages. Nous n'entendons pas par cela les divers types de virages tels que le télémark, le christiania, etc., mais bien les différentes formes de virages comme par exemple, les virages à court et à long rayon, les virages arrachés au bas d'une descente en ligne droite et ainsi de suite.

La difficulté d'un virage dépend non seulement du rayon de sa courbe, mais aussi de la vitesse à laquelle on l'essaie et de l'inclinaison de l'oblique à partir de laquelle on l'essaie. Cela est assez évident, mais on ne réalise pas toujours assez que la difficulté d'un virage dépend également, dans une forte mesure, de sa position par rapport aux virages qui le précèdent ou le suivent.

La figure 5 donne les formes de virages les plus communes: *a)* montre des virages courts et brusques reliés par des obliques longues et faciles. C'est une forme de virage très facile; *b)* est beaucoup plus difficile, c'est le virage court et



Quersprung hangabwärts

Em. Gyger



Quersprung ohne Stockhülte

Em. Gyger



Rassiger Geländesprung

Dr. Benno Leubner



Dr. Reuels Drehumschwung

E. Meerkämper

brusque à court rayon amorcé à la suite d'une oblique rapide et raide; *c*) est une succession de courts virages à court rayon et se suivant très rapidement sans immixtion d'obliques. Là, de nouveau, il s'agit d'une manœuvre difficile, surtout lorsque les virages doivent être effectués entre les drapeaux; *d*) est le virage à rayon long et rapide. Si ce virage est effectué

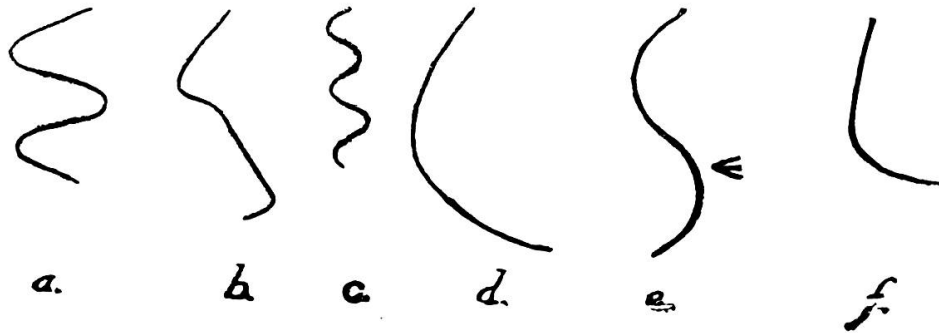


Fig. 5

Virages divers

sur une pente ouverte et qu'il n'est pas nécessaire de passer entre des drapeaux, sa difficulté est avant tout très imaginaire, car — ainsi que l'observe M. Caulfeild, «la vitesse, si grande soit-elle, est constante d'un bout à l'autre et ce n'est que le changement de vitesse et non la vitesse en soi qui peut embarrasser. Ce genre de virage est, en fait, la marque évidente, non de l'expert mais du débutant qui, volontairement ou pas, peut souvent l'effectuer avec succès à une allure assez rapide longtemps avant d'avoir la science qu'il faut pour faire un virage brusque quelconque, même très lentement». Il ne faut pas cependant méconnaître que le virage bon-enfant du débutant ne serait pas si facile si le débutant devait aboutir, non pas là où ses skis s'arrêtent d'eux-mêmes, mais en un point précis entre deux drapeaux.

Et puis, quoiqu'il soit assez facile de faire un virage à grand rayon jusqu'à ce qu'enfin les skis tournent assez pour s'arrêter, il est très difficile de souder deux virages à long rayon en interrompant le premier alors que les skis glissent encore à grande vitesse et avant qu'ils n'aient complètement tourné. La flèche en *e*) indique un moment du virage où le skieur glisse encore en pleine vitesse. S'il veut amorcer un nouveau virage, il faut qu'il change la position de la jambe directrice et qu'il réajuste son équilibre à un virage qui est précisément dans la direction opposée. Là encore c'est la relation entre un virage et le virage qui le précède immédiatement qui constitue la difficulté. L'arrangement qu'indique la figure 6 fait effectivement la discrimination entre l'expert

et le coureur de deuxième classe. Car si la pente est raisonnablement raide et si la distance entre paires de drapeaux est raisonnablement longue, un expert seul sera capable de suivre la ligne continue du dessin. Un coureur de deuxième classe en sera réduit à suivre un tracé semblable à celui qu'indique la ligne pointillée du croquis. *f)* enfin représente un brusque virage en amont après une descente en ligne droite.

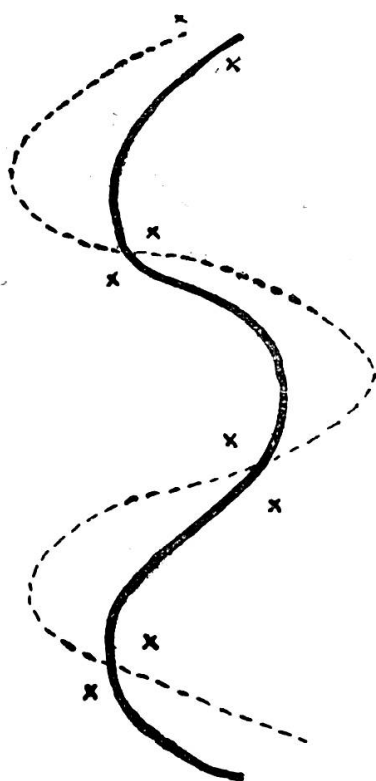


Fig. 6

Virage à long rayon.



Fig. 7

Verticale forcée.

Voyons un peu comment on peut le mieux établir un parcours qui éprouve ces diverses formes de virages. Pour *a)* c'est assez évident et nous n'insistons pas. La meilleure façon d'éprouver *e)* est de prévoir un arrangement de drapeaux tel que l'indique la figure 6.

Les virages indiqués en *c)* montrent bien à nouveau que la difficulté d'un virage dépend essentiellement de sa position par rapport aux virages qui le précèdent ou le suivent. Des virages courts et brusques reliés par de longues obliques comme c'est le cas pour *a)* ne sont pas difficiles, mais une succession rapide de virages courts est extrêmement embarrassante. La forme de virage *c)* s'éprouve le mieux par ce que

l'on nomme une *verticale forcée* (fig. 7) qui n'est autre chose qu'une verticale avec des intervalles très courts entre chaque paire de drapeaux. Il est préférable de faire usage de drapeaux de couleur différente pour la paire du centre, c'est-à-dire, par exemple, de drapeaux bleus pour A et C et de drapeaux jaunes pour B et D. Une verticale forcée donne un avantage au skieur qui sait effectuer des sauts tournants rapides et proprement faits. La distance entre le drapeau le plus bas d'une paire et le drapeau le plus haut de la paire suivante doit être au moins d'un mètre vingt à un mètre cinquante, afin de récompenser celui qui est capable de ne pas s'arrêter et de pénaliser le concurrent qui ne fait que marcher entre les drapeaux ou qui effectue un saut tournant sur place ou un demi-tour arrêté.

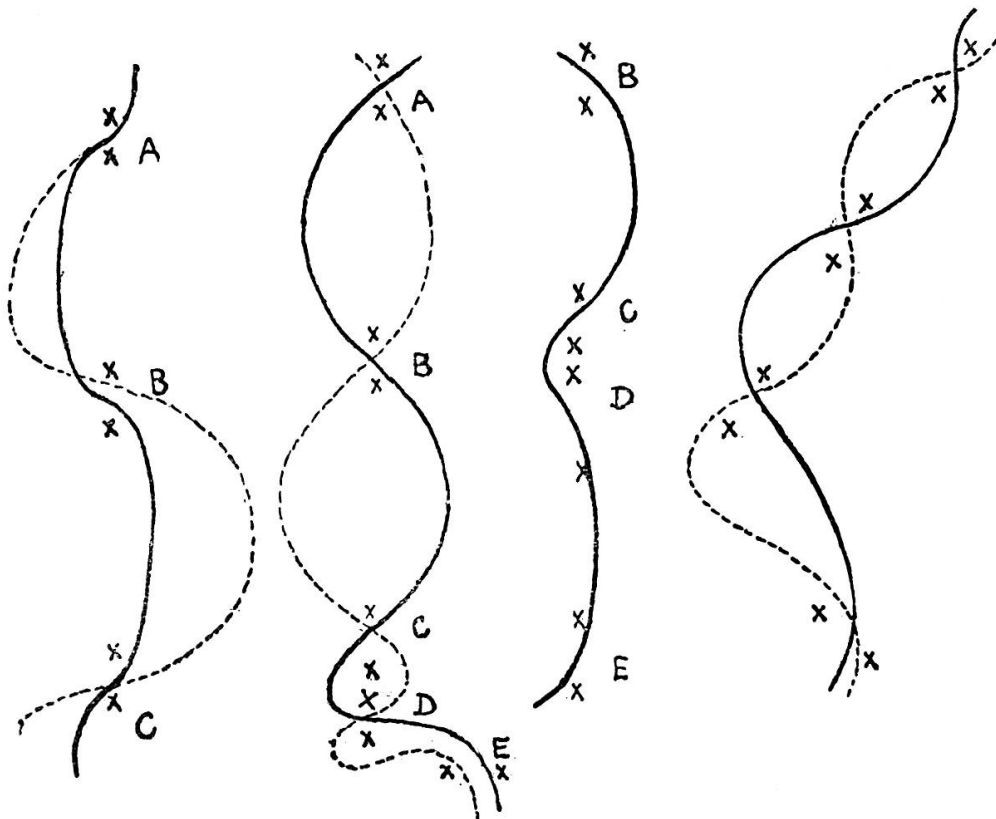


Fig. 8
Verticale.

Fig. 9
Verticales brisées.

Fig. 10

Fig. 11
Verticales inclinées.

L'arrangement qui permet à un concurrent soit de faire des virages à long rayon, soit de montrer sa maîtrise des virages en crochets successifs, s'appelle une *verticale* (fig. 8). Cet arrangement est devenu très populaire. Une verticale sur une pente très raide et dont les drapeaux sont séparés par une grande distance verticale, est une épreuve décisive

des nerfs et du contrôle des skis. Seuls les coureurs les plus téméraires tenteront de suivre la ligne la plus courte possible qu'indique le trait continu et même des coureurs de première force seront probablement contraints de suivre une trace à peu près semblable à la ligne pointillée du croquis.

La figure 9 représente une *verticale brisée* qui constitue une épreuve encore plus sévère du contrôle des skis que la verticale ordinaire. Les deux drapeaux rapprochés D sont placés tout près des drapeaux C, ils «brisent» par conséquent la ligne rapide et coulante de descente. Le skieur est tenu d'exécuter un virage extrêmement brusque. D'autre part, une prime est offerte à qui a le meilleur jugement dans le choix de la ligne à suivre. Un skieur qui passe la première paire de drapeaux en la prenant dans le mauvais sens, terminera probablement entre les drapeaux D par un virage qui l'éloignera des drapeaux E au lieu de l'en rapprocher, ce qui lui fera perdre beaucoup de temps. La ligne pointillée de la figure 9 montre bien ce que nous entendons.

Les drapeaux E ont un double objet. D'abord ils garantissent un virage brusque en D et puis ils empêchent des erreurs de contrôle de drapeaux. Dans la figure 10 nous donnons une verticale brisée (semblable à celle de la figure 9 pour ce qui concerne B, C et D) dans laquelle les drapeaux E sont placés verticalement au-dessous des drapeaux D. De bons coureurs essayeront de raser d'aussi près que possible le drapeau inférieur de D et le renverseront souvent. Comme l'allure est très rapide, il est souvent difficile à un contrôleur aux drapeaux de dire avec certitude si les deux pieds du coureur ont passé entre les drapeaux. On éprouve jusqu'à un certain point la même difficulté pour les drapeaux inférieurs dans une séquence de verticale, mais cette difficulté est particulièrement grande au bas d'une verticale brisée à moins qu'on n'adopte la méthode qu'indique la figure 9.

La figure 11 représente une «*verticale inclinée*» (A, B, C suivis d'un virage à long rayon D); c'est un dispositif extrêmement utile. Une verticale inclinée est tout simplement une verticale qui descend une pente en diagonale, mais elle constitue sous bien des rapports une épreuve plus difficile que la verticale. La ligne coulante d'une descente de verticale est presque symétrique et réclame un jugement moins sûr que le changement constant d'inclinaison de la ligne d'une verticale inclinée. Là encore, il faut du jugement. La ligne pointillée montre à quoi conduit le passage dans le mauvais sens des drapeaux A avec, comme corollaire, une perte de temps entre C et D.

Le *corridor* que représente la figure 12 est destiné à éprouver le virage vers l'amont après une descente en ligne droite (f).

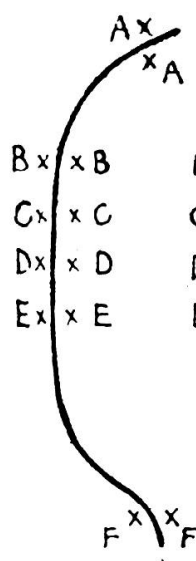


Fig. 12

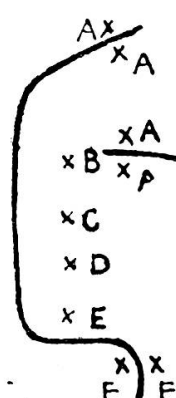


Fig. 13

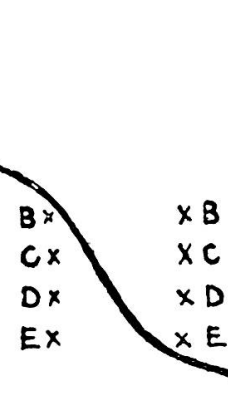


Fig. 14

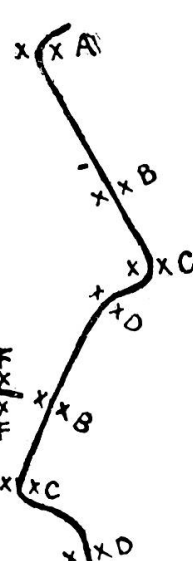


Fig. 15

Corridor. Couloir forcé. Couloir forcé mal établi. Corridor incliné.

Les corridors établis sur des pentes très raides obligent le coureur à bien réfléchir. Car si la vitesse en E est trop forte et si la pente au-dessous de E est très rapide, un virage manqué l'emmènera au bas de la pente et loin au-dessous de F. Il devra remonter et perdra beaucoup de temps. Il sera par conséquent tenté de descendre le corridor en droite ligne et de tomber intentionnellement juste au-dessus ou juste au-dessous de E. On est toujours surpris de voir combien perd peu de temps celui qui s'est spécialisé dans la chute bien calculée.

Le marqueur de slalom doit se garder de rêver à des impossibilités. Il doit proportionner la longueur de son corridor et la brusquerie de son virage à la qualité de ceux qui se sont inscrits, spécialement lorsque le corridor aboutit sur une pente rapide.

Les réserves qui précèdent s'appliquent surtout aux corridors qui aboutissent sur une pente rapide. Si le corridor aboutit sur une pente douce ou sur du plat, il y a moins de risques que le virage manqué n'emmène le concurrent loin au-dessous de la paire de drapeaux suivante. On peut par conséquent l'établir aussi méchant que possible. Un bon virage brusque, à main gauche, après un corridor, constitue une fin de slalom excellente si les poteaux d'arrivée sont sur du plat.

Les corridors sur pentes rapides ne sont recommandables que si la neige est absolument dure. Car autrement, un fossé muré de neige apparaît bientôt au bas du corridor à l'endroit où les concurrents tournent.

Dans les slaloms d'importance secondaire, le corridor doit être considéré comme section sans-chute.

Le *couloir forcé* (fig. 13) a pour but d'éprouver la capacité d'un concurrent, de maintenir lente son allure par un stem des deux jambes. Le couloir forcé est par conséquent beaucoup plus large (1 m 20 à 1 m 80) que le corridor, afin qu'il y ait place pour ce double stem. En outre, les drapeaux de sortie (F) sont placés beaucoup plus haut sur la pente pour un couloir forcé que pour un corridor, afin que le concurrent qui commet la faute de prendre le couloir forcé tout droit, s'en aille bien au-dessous des drapeaux de sortie et perde du temps à remonter jusqu'à eux. Les couloirs forcés doivent être établis sur des pentes raisonnablement rapides et ne doivent pas être trop longs, sinon un concurrent peut gagner du temps en les prenant tout droit et en tombant juste au-dessus du niveau des drapeaux de sortie. Afin d'éviter toute confusion, les drapeaux de sortie (F) doivent être d'une autre couleur que les drapeaux E.

La figure 14 représente un couloir forcé mal établi. Les drapeaux (A) — et ceci s'applique également aux corridors — doivent être placés plus ou moins verticalement au-dessus des drapeaux de sortie (F). Si on les place comme dans la figure 14 il y a toujours danger qu'un concurrent, au lieu de descendre le couloir forcé en stem, le prenne en diagonale depuis le drapeau de gauche en B jusqu'au drapeau de droite en D. Il faut noter également que les drapeaux (F) doivent être placés horizontalement et pas verticalement comme sur la figure 14, car les drapeaux verticaux (F) de la figure 14 rendent le contrôle aux drapeaux difficile, le drapeau inférieur risquant constamment d'être renversé ou passé de trop près. Il faut enfin prendre garde d'empêcher un concurrent de s'en tirer en essayant un virage vers l'aval dans le voisinage des drapeaux D.

Le couloir forcé, comme le corridor, doit être proportionné comme difficulté à la force moyenne des concurrents. S'il est trop long ou trop rapide, les concurrents de seconde classe seront tentés de le descendre tout droit et de tomber. Ils ne perdront pas beaucoup plus de temps que celui qui a le contrôle de ses skis. C'est pour cette raison qu'un couloir forcé doit être une section sans-chute dans tout concours qui n'est pas de première importance.

Le contrôleur aux drapeaux, responsable d'un couloir forcé, doit être extrêmement attentif et remettre les drapeaux renversés exactement là où ils étaient. Il nous est arrivé de voir des drapeaux remis en place mais de telle manière qu'il était possible, en partant du drapeau d'en haut à gauche, de descendre en droite ligne sur le drapeau de droite en bas et de passer sans avoir fait un seul virage entre les drapeaux de sortie.

La figure 15 montre une *verticale inclinée* qui constitue un moyen d'éprouver les virages à court rayon après une oblique rapide (b). Mais la verticale brisée est probablement une méthode encore meilleure. Les objections qu'on peut faire au corridor, quand la neige n'est pas réellement dure, s'appliquent avec encore plus de force à la verticale inclinée. Le corridor en S qui s'obtiendrait si l'on ajoutait une série de drapeaux à ceux que contient la figure 6, afin de ne laisser au skieur comme ligne à suivre que la seule ligne noire de cette figure, serait assez intéressant, mais il produirait très rapidement, avec tout autre neige que la neige la plus dure, une vraie piste de bobs à bords relevés. D'autre part, il nécessiterait un contrôle de drapeaux très précis et un contrôleur aux drapeaux très patient, car le skieur qui naturellement suivrait la ligne pointillée renverserait constamment les drapeaux. De tels dispositifs ne conviennent pas pour des slaloms «mixtes» qui comprennent des as et des moindres valeurs.

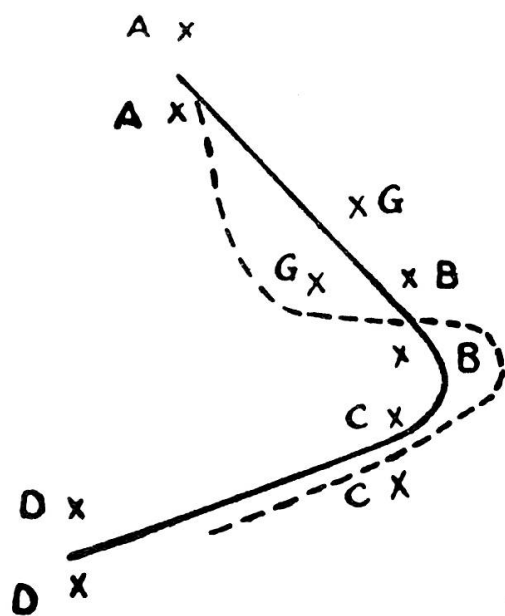


Fig. 16

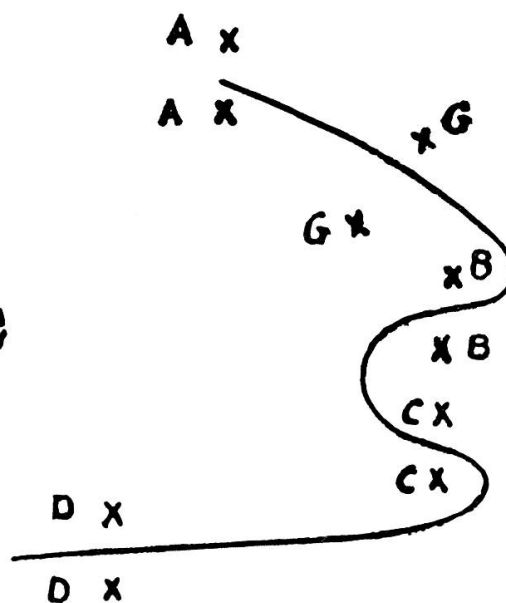


Fig. 17

Virage en épingle à cheveux.

La figure 16 représente un *virage en épingle à cheveux*. Encore une méthode, et même meilleure, d'éprouver ce même genre de virage. C'est un dispositif excellent car si une épingle à cheveux est convenablement établie, le coureur de seconde classe y est toujours pris et est contraint de perdre du temps. Dans la figure 16 le bon coureur va de A à D en ne faisant qu'un seul virage. La figure 17 montre comment un coureur de seconde classe négocie cette même épingle à cheveux : trois virages au lieu d'un.

Voyez la position des drapeaux G ; ils sont là pour guider le skieur dans l'épingle à cheveux et l'empêcher de simplifier sa tâche en suivant le tracé qu'indique la ligne pointillée.

Sections sans-chute.

Un marqueur expérimenté qui établit un parcours pour des «as», peut ne pas prévoir de sections sans-chute, mais une section sans-chute est un dispositif excellent pour un slalom auquel prennent part des débutants ou des skieurs moyens. Même pour une compétition de première importance, si le marqueur a un doute quelconque sur l'avantage qu'il pourrait y avoir à tomber dans une section donnée du parcours, il fera bien de faire de cette section une section sans-chute. Les slaloms pour débutants devraient toujours en comprendre une. Il n'est pas permis d'en prévoir pour les concours internationaux régis par les règlements internationaux. Elles doivent être réservées pour des concours locaux d'importance secondaire.

Slaloms simplifiés.

La pratique moderne tend à l'établissement de slaloms plus simples. Le couloir forcé, le corridor et la verticale sont très appropriés pour des slaloms de second ordre surtout si la participation est faible. Quant aux slaloms de première importance, ils peuvent ne rien comprendre de plus compliqué qu'une succession de verticales et de verticales inclinées, entrecoupées ici et là par un virage en épingle à cheveux.

Les verticales peuvent être variées à l'infini en faisant varier les distances entre drapeaux et en intercalant des verticales brisées et inclinées. Ce type de slalom simplifié éprouve tous les genres de virages, rapides et longs, courts et brusques.

Les corridors et les couloirs forcés emprisonnent dans d'étroites limites les bons et les mauvais coureurs. Si le corridor est assez rapide et assez long pour éprouver de façon adéquate les experts, les concurrents de catégorie inférieure seront tentés de s'asseoir intentionnellement plutôt que de risquer pire. Les corridors finissent par être creusés de tom-

beaux et deviennent en fin de compte de vraies pistes de bobs en miniature avec bords relevés. Eh bien, le type de slalom avec verticales a ce grand avantage que les traces des experts et des débutants sont très distantes. Le débutant fait des virages allongés et faciles ; l'expert rase les drapeaux de près. Si le débutant tombe, c'est généralement en dehors du tracé probable des bons coureurs. Et puis dans de tels slaloms, il est peu de coureurs qui tombent intentionnellement, car une chute intentionnelle ne rapporte rien, même à des skieurs moyens.

Un parcours de slalom consistant en verticales et en variantes de verticales se maintient plus longtemps en bon état qu'un parcours semé de corridors et de couloirs. Quand les coureurs inscrits comprennent à la fois des concurrents de première et de troisième classe, le type de slalom qui certainement est le meilleur est celui du type avec verticale simplifiée.

Etablissement des slaloms sur neige tendre.

On a tendance à concentrer ses efforts sur les slaloms sur neige dure et à négliger ceux sur neige tendre. C'est fort dommage, car le slalom sur neige tendre est le plus difficile des deux et constitue l'épreuve la plus sévère de la technique du ski. L'objection principale qu'on puisse faire aux slaloms sur neige tendre, est que les conditions de la neige ne sont pas égales pour les premiers et pour les derniers concurrents ; mais on peut, en établissant le parcours avec habileté, réduire considérablement cet inconvénient.

Il faut éviter toutes les complications et notamment ne jamais prévoir de couloirs forcés, de virages en épingle à cheveux, de corridors et de verticales forcées dans un slalom sur neige tendre. La distance entre chaque paire de drapeaux et entre les deux drapeaux qui constituent un contrôle unique, doit être beaucoup plus grande sur neige tendre que sur neige dure. L'établissement du parcours doit être simplifié. Les verticales et les virages à long rayon (figure 8 et 6) conviennent admirablement pour les slaloms sur neige tendre. Un parcours qui consiste uniquement en virages à long rayon et en verticales, est un parcours sur lequel seuls les «as des as» seront capables de tourner exactement aux drapeaux. Les autres concurrents effectueront tous leurs virages à une certaine distance des drapeaux (comparez, par exemple, les lignes pleines et pointillées des figures 6 et 8). Très peu de concurrents, si même il y en a, vireront à la même place et en conséquence tous effectueront leurs virages dans une neige tendre et sans traces. Si les drapeaux qui forment un contrôle

unique sont très espacés et si le parcours est établi comme indiqué plus haut, il n'y a pas de raisons pour que la neige soit particulièrement hachée près des drapeaux.

Comme il n'est pas nécessaire de perdre du temps à tasser et à préparer le parcours, on peut choisir un parcours beaucoup plus long que pour un slalom sur neige dure. La figure 18 représente une fraction d'un excellent slalom sur neige tendre.

Le règlement, qui permet à l'arbitre de ne garder qu'un nombre limité de concurrents, est particulièrement utile quand il s'agit de slaloms sur neige tendre.

Mise en place des drapeaux.

Les drapeaux sont souvent renversés et il est parfois fort difficile de retrouver le trou dans lequel ils se trouvaient à l'origine. Un déplacement de quelques centimètres sera souvent sans importance, mais dans certains cas une légère différence dans la remise en place d'un drapeau, modifiera entièrement le caractère d'une portion considérable du parcours. C'est particulièrement vrai avec les couloirs forcés et les verticales. Lorsqu'on établit une verticale et lorsqu'on remet en place un drapeau renversé, il est essentiel de s'assurer que toutes les paires qui constituent la verticale sont bien alignées. Si une paire est tant soit peu «ouverte» par rapport à la suivante, un concurrent pourra passer deux paires de drapeaux d'une traite sans faire un virage. Cette remarque s'applique également aux verticales forcées.

On n'a pas encore trouvé une méthode véritablement satisfaisante pour marquer l'emplacement des trous dans lesquels les drapeaux sont placés. Un moyen simple et pratique cependant consiste à faire les trous pour les drapeaux avec un bâton de ski. La rondelle du bâton fait une trace circulaire sur la neige et aide à retrouver le trou original après que le drapeau a été renversé. Les drapeaux modernes du slalom «Kandahar» qui sont articulés à mi-hauteur et par conséquent se plient en deux, sortent rarement de leur emplacement.

Parcours d'essai.

Les concurrents ne sont pas autorisés à faire un parcours d'essai, mais pour que le premier concurrent ne soit pas désavantagé par le fait que le reste des concurrents font leur profit des fautes qu'il commet devant eux, le marqueur ou l'arbitre ou tout autre officiel accomplira le parcours devant les concurrents avant que la course ne commence.

Cela est très important pour les slaloms sur neige tendre, car si cela ne se fait pas le concurrent qui part le premier peut être très handicapé si sur une partie quelconque du parcours la neige est lourde. Une bonne trace lui permettra de

gagner du temps. Et puis d'ailleurs il n'y a pas de raison pour que le coureur qui descend le premier ait le désavantage de fouler une neige tendre et pas tracée sur les parties lentes du parcours.

Conclusion.

Une course de slalom est une compétition, non seulement entre les concurrents pris individuellement, mais aussi entre le marqueur et l'ensemble des concurrents. Si ceux-ci échappent à ses intentions, s'ils découvrent des moyens faciles d'éviter les pièges qu'il leur aura tendus et par-dessus tout, si le skieur qui tombe intentionnellement tire profit de son délit, c'est lui, le marqueur, qui est battu et ce sont les concurrents qui ont gagné.

Rien ne provoque plus d'ennuis que d'avoir établi une verticale ou une verticale forcée en laissant les drapeaux «ouverts», si bien que les concurrents au lieu d'avoir à virer, descendent tout droit entre deux ou trois paires de drapeaux d'une séquence de verticale. Il faut une exactitude particulière pour établir des verticales forcées si l'on ne veut pas qu'elles soient prises tout droit. L'ultime preuve qu'un slalom a été bien ou mal établi est donné par l'ordre dans lequel se classent les concurrents qui sont le plus souvent tombés. Si l'individu qui tombe fréquemment bat le coureur qui a de l'assurance et du contrôle, le slalom est une faillite. Un marqueur doit en conséquence, tenir un compte exact des chutes, pour son information personnelle et ne doit être content de lui que lorsque ceux qui tombent, et notamment ceux qui le font délibérément, sont classés à la place qu'ils méritent, c'est-à-dire en queue.

Etudiez la signification des drapeaux fermés et ouverts. N'essayez pas d'être malin. Evitez les complications jusqu'à ce que vous connaissiez à fond l'art d'établir un slalom. Appliquez-vous à vos débuts, à établir des parcours simples. Vous ne pouvez guère faire fausse route avec des virages à long rayon et des verticales, tant que tous vos drapeaux sont fermés. Il faut déjà beaucoup plus de science pour établir des corridors, des couloirs forcés et des virages en épingle à cheveux.

Et puis surtout, n'arrivez pas sur le champ de bataille une demi-heure seulement avant l'heure annoncée pour le départ. Il faut vous réserver au moins une heure si vous voulez faire un marquage de slalom convenable et vous faire accompagner au moins par un bon coureur pour effectuer le parcours suffisamment à temps afin de vous permettre d'y apporter des modifications avant que les concurrents arrivent.

Quand le parcours est établi, le marqueur a terminé sa tâche.

Il nous reste maintenant à examiner le problème du contrôle des drapeaux, car un slalom exige non seulement un marquage parfait, mais aussi un contrôle intelligent des drapeaux.

Contrôle des drapeaux.

De tous les officiels d'une course de slalom, le contrôleur aux drapeaux est celui qui porte le plus de responsabilités. Le résultat de la course dépend, en effet, de l'exactitude de ses décisions.

Pour les slaloms très importants, il y a généralement un contrôleur pour chaque paire de drapeaux, mais un contrôleur aux drapeaux expérimenté peut souvent juger deux ou trois paires de drapeaux qui sont rapprochés.

L'unique tâche du contrôleur aux drapeaux consiste à décider si les concurrents ont passé correctement entre les drapeaux dont il a la charge.

Les pénalisations sont de deux ordres, «simple» et «double». La pénalisation elle-même dépend du meilleur temps effectué. Le contrôleur aux drapeaux n'a pas à calculer le nombre de secondes à infliger pour une pénalisation «simple» ou «double». Il a uniquement à décider si une pénalisation a en fait été encourue.

Il doit avoir les yeux rivés aux pieds du concurrent — et pas à ses skis — car c'est la relation entre les pieds et les drapeaux et pas entre les skis et les drapeaux qui est le facteur décisif.

Commencez par voir en pensée la position exacte qu'occupe la ligne imaginaire réunissant des drapeaux, ou mieux, les trous que font les drapeaux dans la neige. Lorsqu'approche un concurrent, fixez vos yeux sur cette ligne et suivez avec la plus grande attention les pieds du skieur. Si les deux pieds du coureur passent cette ligne imaginaire, aucune pénalisation ne doit lui être infligée, même si l'arrière de ses skis renverse le drapeau inférieur. Si un pied passe la ligne et pas l'autre, comme lorsque par exemple les skieurs passent avec un pied de chaque côté d'un drapeau, une pénalisation simple est à noter. Si aucun des deux pieds ne passe la ligne, mais qu'une partie de l'un ou l'autre des skis la passe, il faut noter une pénalisation «double».

Les cas les plus difficiles se produisent au drapeau inférieur d'une séquence de verticale. Le skieur amorce, en effet, un virage juste avant d'essayer de passer entre les drapeaux.

Il dérape de côté entre ces drapeaux et son ski d'aval déplace le drapeau inférieur. Le contrôleur doit avoir les yeux rivés sur la partie du ski qui est exactement sous le pied et il doit normalement noter une pénalisation si c'est soit l'arrière du ski soit la partie du ski qui est sous le soulier qui déplace le drapeau inférieur.

La disqualification totale n'est infligée que si un concurrent manque complètement une paire de drapeaux, c'est-à-dire si aucune partie de l'un ou l'autre de ses skis ne passe la ligne qui relie les drapeaux. Si le contrôleur aux drapeaux sait son métier, il ne permettra pas qu'un coureur soit disqualifié. Il le rappellera en donnant vigoureusement de la voix avant qu'il ait atteint la paire de drapeaux suivante.

Un contrôleur aux drapeaux a le choix entre deux réponses (mais pas davantage) à faire au concurrent qui lui demande un renseignement. Il arrive souvent qu'un concurrent se méprenne et ne sache pas si oui ou non il a été pénalisé. L'expérience a démontré qu'un concurrent perd plus de temps en s'arrêtant pour «discutiller» qu'en continuant son chemin. C'est pourquoi le règlement enjoint au contrôleur aux drapeaux de se limiter à deux réponses: «retour» ou «juste». Il doit répondre «retour» si le concurrent risque la disqualification totale et seulement dans ce cas précis. Il doit répondre «juste», même si le concurrent a mérité une pénalisation simple ou double.

Les pénalisations doivent être soit notées sur un carnet et remis au chronométreur officiel à l'issue de la course, soit annoncées à un officiel spécial chargé d'inscrire les pénalisations, soit enfin annoncées au chronométreur officiel. Les habitudes diffèrent, mais la meilleure méthode, quand il s'agit de concours internationaux de première importance, est d'inscrire les pénalisations sur un carnet. Dans d'autres concours on gagne beaucoup de temps si le pénalisateur se tient à mi-chemin du parcours et se fait annoncer les pénalisations par les contrôleurs aux drapeaux. On en perd par contre beaucoup lorsque le chronométreur officiel essaye de relever chaque pénalisation après l'arrivée de chaque concurrent.

Sections sans-chute.

Celles-ci ne sont pas comprises dans des slaloms de première importance. Une chute vaut une double pénalisation.

Contrôleurs aux drapeaux.

Il faut établir de façon précise quels drapeaux sont contrôlés par chaque contrôleur aux drapeaux, afin d'éviter qu'un

concurrent soit pénalisé par deux contrôleurs pour une seule et même faute.

Les contrôleurs aux drapeaux doivent être particulièrement attentifs à se tenir là où ils n'empêchent pas les concurrents de voir les drapeaux et là où ils ne se trouveront pas sur leur chemin après leur passage entre les drapeaux.

Les contrôleurs aux drapeaux ne doivent pas tenir de bâtons dans la main et ne doivent en tout cas pas laisser leurs bâtons piqués dans la neige à proximité des drapeaux. Il arrive constamment que des concurrents passent entre un des bâtons du contrôleur et un drapeau au lieu de passer entre deux drapeaux, car il est extrêmement difficile pour un coureur qui glisse à vive allure de distinguer entre un bâton et un drapeau.

L'endroit où se produisent le plus d'erreurs est aux poteaux d'arrivée. Ces derniers doivent être très différents des autres drapeaux. Ils doivent avoir au moins 2 mètres à 2½ mètres de haut afin de dépasser nettement n'importe quel spectateur ou officiel qui se tient à proximité. Il ne faut pas permettre aux spectateurs de s'amasser en groupes près des drapeaux. Ceux-ci doivent toujours se détacher sur un fond de neige et ne pas avoir un fond changeant de spectateurs mobiles. Les spectateurs doivent, si possible, se placer de chaque côté du parcours plutôt qu'au-dessous, et il faut s'assurer l'aide d'officiels actifs pour les maintenir en arrière.

Tirage au sort par groupes.

Ce système fut inventé pour qu'on n'ait pas toujours à trouver des gens assez dévoués pour fonctionner comme contrôleurs aux drapeaux. Ce sont en effet les concurrents eux-mêmes qui sont contrôleurs aux drapeaux. Mais comme il ne sied pas de demander à un concurrent de remplir ces fonctions pour un rival sérieux, les concurrents sont divisés en groupes, d'après leur force, afin que ce soit par exemple les skieurs de troisième catégorie qui contrôlent les drapeaux pour les as et vice-versa. Ce tirage au sort par groupes ne doit pas, cela va de soi, être utilisé pour les concours très importants, mais il est très pratique pour les concours locaux.

Les concurrents peuvent être répartis en groupes, selon leur classement dans les épreuves du British Ski ou dans des concours locaux. Voici un exemple de ce tirage au sort par groupes. Le Comité de course a divisé les concurrents en six groupes: 1, 2, 3, 4, 5 et 6. Le groupe 1 comprend les meilleurs coureurs, le groupe 6 les plus faibles et ainsi de suite pour les groupes intermédiaires. On divise d'abord les groupes en deux

sections: une section A pour les trois premiers groupes et une section B pour les trois derniers. C'est alors qu'a lieu le tirage au sort et qu'est décidé en premier lieu l'ordre des sections. Admettons que la section B commence. Les groupes de cette section sont tirés au sort et le tirage donne 6, 4, 5. On tire alors au sort pour la section A et le tirage donne 2, 1 et 3. Pour finir, on tire au sort les membres individuels de chaque groupe et X, qui est le plus mauvais skieur du groupe 6, tire le n° 1 et en reste tout penaud. Les groupes prennent le départ, comme nous l'avons vu, dans l'ordre 6, 4, 5, 2, 1, 3.

Les skieurs du groupe 2 devront fonctionner comme contrôleurs aux drapeaux pour le groupe 6, le groupe 1 pour le groupe 4, etc. Aucun concurrent n'aura à fonctionner comme contrôleur aux drapeaux pour un concurrent de son propre groupe.

On voit de suite que chaque coureur a exactement les mêmes chances d'après ce système que d'après un autre quelconque, de tirer soit la première, soit la dernière, soit n'importe quelle autre place.

Arnold Lunn,

Président du Ski-Club of Great Britain.

Traduit par M. Thudichum.

Der Mensch im Ausdruck seiner Skitechnik.

Welche Technik soll ich fahren, tiefe Arlberghocke oder aufrechte Norwegerschule, Kauerchristiania oder Telemark, welches ist Mode, welches ist Stil?

Sich durch den Wirrwarr der verschiedensten Lehrbücher und Meinungen auf den Uebungsfeldern zurecht zu finden, ist nicht nur für den Anfänger und Laien sehr schwer, sondern selbst dem geübten Fahrer werden durch die fortwährenden Neuerungen in der Technik und die darausfolgenden verschiedensten Fahrarten oft grosse Schwierigkeiten entgegen gestellt, deren Lösung oft ausserhalb seines Vermögens liegt. Wer von der grossen Skifahrergemeinde kommt da noch mit, bei den dem Schlittschuhlaufen abgeguckten Drehumschwüngen auf einem Ski? Wem gelingen die flotten Drehhochsprünge oder gar ein verwegener Ueberschlag oder Schraubensprung? Bei der fast endlosen Wahl der möglichen Schwünge und Sprünge ist es sehr wichtig, zu wissen, welchem Gebiet man sich zuwenden soll, um nicht unnütz allzuviel Zeit und Kraft für eine Sache zu opfern, die einem im Wesen nicht liegt und zu deren völliger Beherrschung man infolgedessen nie gelangen wird.