

fabrikanterna. Resultatet hittills av standardiseringsfrågan är det, att samtliga fabrikanter uttalat sin tillfredsställelse med initiativet, att materiel insänts till Skidfrämjandet för granskning samt att denna materiel varit utställd å det Nordiska Skolmötet i Stockholm under tiden 6—8 augusti, då flera tusen lärare samlades till huvudstaden. Vidare har materiel varit utställd på Skidfrämjandets årsmöte. I detta syfte skall även Skidfrämjandet undersöka möjligheten att utgiva en kortfattad broschyr med noggranna teckningar och uppgifter över den standardiserade materielen. Dessa broschyrer skola småningom finnas tillgängliga i sportaffärerna, där allmänheten sålunda vid inköp har tillgång till en hjälpreda vid val av materiel. Både från sportaffärer och från allmänheten ha framkommit önskemål, att någon handledning vid inköp av sportutrustning bör finnas. En oerfaren köpare har mycket svårt att precisera sina önskemål och för sporthandlarna är det mången gång svårt att gissa sig till den oerfarne köparens önskemål. Med en kortfattad och tydlig beskrivning på materielen torde såväl säljare som köpare lättare gemensamt komma underfund med, vad som passar ifrågavarande kund. Om dessutom antalet typer av skidor och bindningar minskas, vinner man sannolikt den fördelen, att materielen blir billigare och att svårigheten för allmänheten vid val av materiel minskas.

G. D—n.

Slalom 1935.

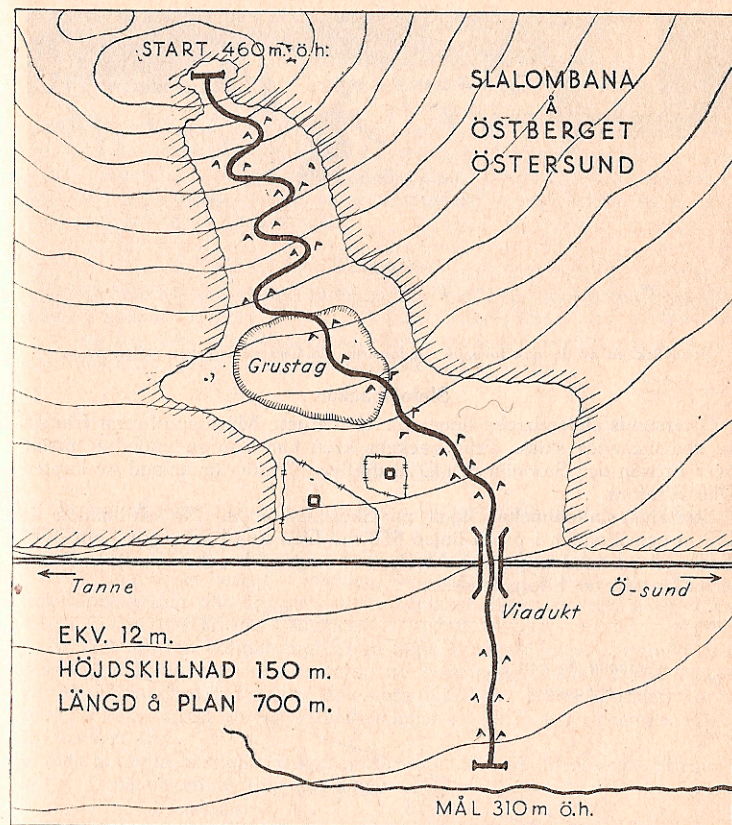
En återblick.

1935 kan betraktas som ett genombrottsår för slalom. De resultat, som uppnåts under året, kunde man knappast drömma om, när de första blygsamma försöken gjordes. Det var 1931 under den första repetitionskursen i Storlien. Kursdeltagarna, ett 30-tal skidinstruktörer, torde säkerligen erinra sig den dag, då under en övning i "Marmeladbacken" det helt spontant beslutades att ordna en slalombana på Skurdalshöjden. Beväpnade med några yxor styrdes kosan till Möllers backe, i vars närhet röjningen gjordes. Efter några timmar var backen färdig och sedan var grunden lagd till slalomintresset. Den banan var c:a 100 m lång och höjdskillnaden föga imponerande. Men vad där övades! Aptiten växte emellertid, och en ny bana röjdes från Skurdalshöjdens krön med avslutning i Möllers backe. 1932 förlängdes banan genom omläggning, så att målet kom att ligga vid hoppbackens fot.

Här filmades slalomlöpningen i filmen "Tre män på skidor". Filmens slalombana och löpning hade emellertid ett komplicerat förlopp. Starten togs i Riksgränsen, banans mellanparti över trädgränsen togs i Sylarna och trädgränsen passerades i Storlien, där målet ävenledes var beläget.

1933 tränades slalom flitigt i både Storlien och Riksgränsen. Då påbörjades röjningen av Stenfjället, vars störtloppsbanan ännu ej tagits i anspråk, men den tiden kommer!

1934 är ett bemärkelseår, enär då den första riktiga slalombanan röj-



des på Skurdalshöjdens sluttning. Nu åkes slalom litet här och var i landet, mest dock i fjälltrakterna. Förutom i Storlien och Riksgränsen planteras portar såväl på Åreskutan och Ottfjället som på Sylarna.

Och 1935 blev det första verkliga slalomåret med tävlingar av internationella mått.

Slalomklubbar.

Vintern 1934—35 bildades Östersunds, Åre och Skidfrämjandets slalomklubbar. Den sistnämnda bildades på initiativ av Skidfrämjandets ordförande i Storlien och möttes redan vid starten av stor förståelse och anslutning.

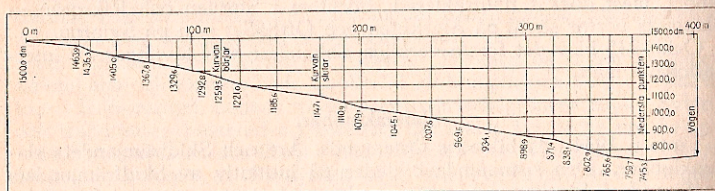
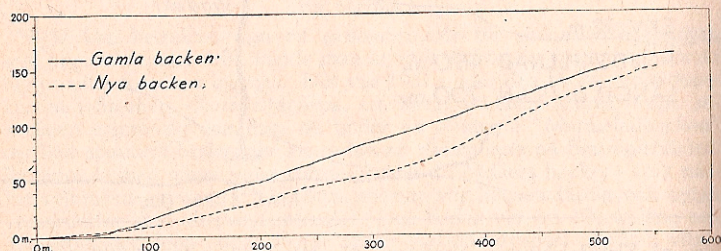


Svanbäck, en av de mest lovande ungdomarna vid Östersundsspelens slalomtävling.

Slalombackar.

Östersunds slalombacke ligger på Östberget. Måttuppgifterna framgå av nedanstående skiss. Från backens krön har man en underbar utsikt över Frösön och Storsjön och Oviksfjällen. Backen är anlagd av kapten Olle Rimfors.

Storliens slalombackar ligga på Skurdalshöjden. Nivåskillnaden är 150 m och längden i profil-linjen 550 m. Den nya backen är i sin övre del brantare än den gamla. Marken är ängsmark och väl röjd. Profilererna framgå av bifogade skiss.



Överst: Slalombanorna i Storlien. Därunder: Slalombanan vid Filipstad.

Filipstads slalombacke ligger sydväst om staden, ett par kilometer från Skidfrämjandets nya turiststation Kalhyttan, vilken beskrives i På Skidor.

På en hel del andra platser äro förberedelser vidtagna för att ordna slalombackar. Sålunda äro backar rekognoscerade i Örnköldsvik, Bydalen i Jämtland samt i Klövsjö, Funäsdalen, Hamrafjäll och Bruksvalarna i Härjedalen. Förlidet år rekognoscerades för en backe i Arvika och i år har slalombacke utsetts i Logården. På överingenjör de Verdiers initiativ är en backe under anläggning i Fredriksberg i Bergslagen. Förutom nu angivna backar torde flerstädes i landet arbete vara igång med anläggning av slalombackar.

Tävlingar.

I Östersund hölls under vinterns lopp och trots snöbristen flera tävlingar i slalom.

I Storlien, Åre och Riksgränsen hava tävlingar avhållits i mars och maj månader, varom berättelse återfinnes i På Skidor.

G. D—n.

Fart på skidor.

Då och då kan man i idrottspressen se rent fantastiska uppgifter om fartprestationer vid störtlopp på skidor.

Ur "Der Winter" hämta vi följande fartuppgifter från ett störtlopp på det "snabbaste berget" i världen, Marmolata i Dolomiterna. Från en störtloppstävling där uppgavs, att medelhastigheten på den över 3 km långa banan var 86 km i timmen.

Att hastigheten kunnat angivas så högt, sammanhänger sannolikt med felaktig mätning eller uppskattning av banlängden. Med kedjemätning av Marmolatabanan befanns den vara 3,220 m. Bästa löptiden var 2 min. 34 sek., vilket gör en medelhastighet av 75,25 km i timmen, vilket är vackert så.

Den angivna hastigheten kan omskrivas i rätt så intressanta siffror:

på en minut tillryggälägges 1255 m

" " sekund " 20,9 "

Höjdskillnaden mellan start och mål är 1,250 m och genomsnittslutningen är närmare 23 grader. Fallhastigheten blir i genomsnitt 29,2 km i tim. eller 487 m i minuten eller 8,12 m i sekunden.

Till jämförelse må nämnas, att störtloppbanan på Riksgränsfjället är 1,500 m och bästa tiden 1 min 25,3 sek., vilket gör en medelhastighet av 63,5 km i timmen. Hastighetssiffrorna för olika störtloppsbanoar äro emellertid icke jämförbara, då banornas svårighetsgrad kan växla. Så t. ex. har man i "Kandaharloppet" i St. Anton ej uppnått 60 km i timmen. Marmolatabanan anses vara en av de lättaste störtloppsbanoarna.