

Technik Board

Einführung:

Die Gefährlichkeit beim Freeriden hängt nicht nur stark von den jeweiligen Verhältnissen ab, welche an ein und demselben Berg von einfach bis sehr anspruchsvoll variieren können, sondern vor allem vom **Fahrkönnen** und der richtigen **Einschätzung** der **Situation** des Fahrers. Diese beiden Faktoren bilden die Grundlage für die **Sicherheit** und sind Voraussetzung für den **Genuss**. Deshalb stellen schlechte, unerfahrene Fahrer ein großes Gefahrenpotential abseits der Pisten dar. Freeriding bedeutet nicht nur fahren durch frisch geschneiten Pulverschnee über weite offene Hänge, sondern wir erleben sehr oft sämtliche Schneearten, je nach Jahreszeit und Witterung, und durchfahren sämtliche Geländeformen. Wie gesagt geht es manchmal über weite offene Hänge, dann wieder in steile Geländeabschnitte, dann wieder in eine schmale Rinne. Das stellt eine große Herausforderung an die physischen und die psychischen Fähigkeiten des Wintersportlers.

Tiefschnee hat viele Konsistenzunterschiede, oft eine Unregelmäßigkeit im Aufbau der Schneedecke, welche eine solide Grundtechnik voraussetzt, um noch **sicher** und mit **Genuss** fahren zu können. Eines ist sicher: Tiefschnee, je nach Beschaffenheit, erfordert vom Fahrer mehr Aufmerksamkeit und stetiges sich Anpassen an Gegebenheiten, sowie schnelle Reaktionen auf Veränderungen. Es ist schwieriger, anspruchsvoller als über eine polierte Piste zu fahren.

Allgemeines zur Technik:

UNTERSCHIEDE, HERRÜHREND VOM SCHNEEDECKENAUFBAU:

Tiefschnee hat viele Konsistenzunterschiede, welche zu Erschwernissen führen. Dazu kommt oft eine Unregelmäßigkeit im Aufbau der Schneedecke, welche den Fahrern zu schaffen machen kann. Auch ist das Board oft ob der Schneetiefe nicht mehr sichtbar. Dies alles kann soweit gehen, dass selbst gute Fahrer "mit dem Schnee nichts mehr anzufangen wissen." Eines ist sicher: Tiefschnee, je nach Beschaffenheit, erfordert vom Fahrer mehr Aufmerksamkeit und stetiges sich Anpassen an Gegebenheiten, sowie schnelle Reaktionen auf Veränderungen. Es ist schwieriger, anspruchsvoller als über eine polierte Piste zu fahren.

UNTERSCHIEDE DER FAHRTECHNIK:

Von großem Einfluss ist natürlich auch die Kondition. Man vergesse nicht, dass im Tiefschnee, im Gegensatz zum Pisten fahren auf dem Board mehr gearbeitet werden muss. Hoch- bzw. Tiefentlasten wird auf Pisten kaum mehr gebraucht. Im Tiefschnee kann ein Bogen jedoch meist nicht mehr wie auf der Piste durch einfaches Gewichtverlagern eingeleitet werden.

Es braucht dazu oft kräftige Impulse Bsp. mit Hochentlasten, was wiederum höhere Ansprüche bezüglich Wiederaufnahme der Steuerung (Finden der geeigneten Belastung zur Ausfahrt der Bögen, oft beidbeinig mit etwas weiter hinten liegender Belastung) erfordert.

FAZIT:

Das Ziel der Kurse ist es die Technik zu beherrschen, zuerst auf der Piste und danach schrittweise in unpräpariertem Gelände, nicht nur im Pulver, auch im Bruchharsch. Nur das bringt die so wichtige Sicherheit beim Freeriden und natürlich auch Freude. Technik muss gesehen werden wie Konditionstraining oder ein Lawinenkurs. Daher: Jedes Jahr ein paar Tage der Technik widmen!! Mit der Zeit geht es dann immer besser, außer der Schnee übernehme die Steuerung bis eben kaum mehr etwas geht!

GRUNDWISSEN:

Kontrolliertes Boarden bedingt Grundwissen über die Art, wie Boards auf Bewegungen der FahrerInnen reagieren. Die wichtigsten Board- Eigenschaften und der Einfluss der auf das Board übertragenen 'Kräfte und Impulse' werden im Verlaufe eines Kurses besprochen, demonstriert und von den Teilnehmern mittels Übungen erfahren und angewendet, um zu zweckmäßigen Bewegungsabläufen zu gelangen.

! **Rutschen:** Seitwärts, vorwärts, rückwärts und auch beim Schwingen mit den Erfordernissen entsprechend dosiertem Kanteneinsatz. Kontrolliertes Befahren von Problemzonen, Steilzonen, Gletscherabbruch ...

! **Schrägfahren:** Spur halten, zum Hang steuern, Geschwindigkeit unter Kontrolle halten.

! **Abschwingen:** Schnelles Bremsen vor Hindernissen und Abbrüchen

WELCHE FAHRTECHNIKEN MUSS EIN FREERIDER BEHERRSCHEN?

! **Rutschen Backside und Frontside:** langsames kontrolliertes abrutschen bei engen Passagen, bei schlechter Sicht.

! **Driftschwung mit Hochentlasten:** Bei schwierigen Schneverhältnissen und steilen engen Passagen.

! **Driftschwung mit Tiefentlasten:** Im Powder bei langen schnellen Schwüngen.

! **Carven lange Radien:** Freies Fahren in offenem Gelände = **Normalfall**

! **Carven kurze Radien:** ermöglicht schnelle kurze Schwünge im steilen Gelände

Die Kernbewegungen

Die **KERNBEWEGUNGEN** BEIM SNOWBOARDEN:

Snowboarden wird im Wesentlichen durch die folgenden drei Bewegungen bestimmt:

Drehen: Bestimmt die Richtung resp. die Richtungsänderung

Kippen: Bestimmt den Kanteneinsatz

Belasten: Bestimmt Kurvenradius und Geschwindigkeit (vorn langsam / hinten schnell)

Diese drei Kernbewegungen unterschiedlich kombiniert in angepasster Heftigkeit ausgeführt, bilden die Grundlage aller Board- bzw. Schwungtechniken. Dies gilt auf der Piste ebenso wie abseits im freien Skiraum (Tiefschnee).

ZWEI ARTEN DER BOARDFÜHRUNG:

! **Kantengeführtes Board:** Carven, direkter Kantenwechsel

! **Flachgeführtes Board:** (gleiten, rutschen, auch bei Schwüngen) indirekter Kantenwechsel

WICHTIG IST DIE RICHTIGE STELLUNG AUF DEM BOARD:

Nach wie vor steht man aufrecht und hüftbreit auf dem Board, leicht in den Knien. So ist es einfach und wirkungsvoll Druck vom Schienbein, via Schuhschaft auf die Nase (Schaufel) zu übertragen. Man erinnere sich immer an diese Mechanik, wenn's nicht mehr so recht funktionieren will ;)).

IMPULSE UND BEWEGUNGEN WELCHE FÜR DIE BOARDSTEUERUNG WICHTIG SIND:

Es beginnt mit dem Gleichgewicht, kleine Gewichtsverlagerungen geben die Impulse für Richtungswechsel, das kennen wir vom Radfahren. Auf der Piste geht das in ähnlicher Leichtigkeit. Damit ist aber für Tiefschneefahrten der Bedarf an wirkungsvollen Bewegungsimpulsen nicht gedeckt.

Dazu etwas Theorie:

! **Gewichtsverlagerung:** KnieOberkörper zum Bogenzentrum kippen. In der Fahrt = Neigung vorwärts in neue Richtung / talwärts.

Ganz wichtig fürs Tiefschneefahren: Die Gewichtsverlagerung erfolgt in der entlasteten Phase !!!!

! **Steuerimpuls:** Der dosierte Druck vom Schienbein via Schuhschaft auf das Board erfolgt nach der Gewichtsverlagerung zu Beginn der Aussteuerungsphase der Schwünge.

Weitere Impulse / Bewegungskombinationen (Anteile von Bewegungsabläufen)

! **Impulse:** Abstoßen / Auffangen / Auftreten / Aufkanten / Anspringen / Hochentlastung / Tiefentlastung / Gewichtsverlagerung /

! **Bewegungskombinationen:** Rutschen / Schrägfahren / sowie (Wellen- / Muldenfahren), Sprünge

Das sind alles Bewegungsteile, welche bei versch. Fahrtechniken in Kombination angewendet werden.

Dynamik / Druck / Geschwindigkeit: (sie führt zu der richtigen Belastung)

Fahrdynamik entsteht durch Geschwindigkeit und Druck auf dem Board. Ohne eine gewisse Dosis Dynamik geht es schlecht. Dies zum Verdruss von vielen Anfängern, welche sich ja nicht so richtig getrauen 'einen drauf zu geben', eben weil die Erfahrung noch fehlt. Es ist ganz wichtig zu wissen, dass das Board unter Druck schneller und ausgeprägter reagiert, als durch schwache Impulse. Dies darf aber auf keinen Fall in einem 'herummurksen' ausarten, sondern in der gezielten Beeinflussung / Führung der Kräfte, bzw. Energien.

! **Geschwindigkeitskraft (kinetische Energie):** Sie wirkt vor allem bei der Geradeausfahrt stabilisierend. Sie wird durch einen Steuerimpuls (in Zentrifugalkraft) 'umgelenkt'.

! **Zentrifugalkraft:** Sie ist geschwindigkeits- und radiusabhängig und gestattet das Board unter entstehendem Druck in Bögen sauber zu steuern.

Kanten- / flächenbetont auf Piste, / Tiefschnee.

! **Schwerkraft:** Sie hilft (im Zusammenhang mit der Zentrifugalkraft) vor allem in steilerem Gelände durch gewichtsabhängiges 'Abwärtsdrücken' das Ausfahren der Bögen sauberer zu gestalten. Für den guten Boarder geht es nun darum diese Kräfte in geeigneter Masse zu kombinieren, bzw. zu verstärken (angesprungene Bögen) oder abzufangen (Abschwingen / Bremsschwung).

DIE TECHNIKEN:

! **Hochentlastung:** Der Bewegungsablauf wird schon beim Driftschwung eingeübt und weiter perfektioniert.

! **Tiefentlastung:** Dies ist sehr effizient für sofortige Richtungswechsel, weil schneller und rasanter Druck gegeben werden kann.

Beide Formen sollen eingeübt werden, dies wegen dem 'ineinanderfließen' der beiden Formen, was beim Kurzschwingen zu einem 'Trampolineffekt' führt = 'höheres Skifahren' so, dass es richtig fetzt !!

Im Tiefschnee: Die Hochentlastung ist sicher die gebräuchlichste Art der Auslösung. Die Belastung ist gelände- und schneeabhängig, neutral, bis leicht nach hinten versetzt. In ganz steilem Gelände wird oft komplett 'umgesprungen', um nicht in allzu schnelle Fahrt zu gelangen.

Kurzschwingen:

Bogenfahrt ohne gerade Zwischenstücke => rhythmisch zusammengehängte Bögen

Im Tiefschnee: Stark ausgeprägte Beuge-/ Streckbewegungen, der Konsistenz des Schnees angepasst. Kraftraubende Technik.

Der Kippschwung:

Schwingen ohne Vertikalbewegung. Sicher die eleganteste und einfachste Art Kurven zu fahren. Man steht relativ aufrecht auf dem Board, durch einfaches kippen des Oberkörpers zum Kurveninneren fährt das Board einen kantengeführten Bogen sozusagen von selber.

Im Tiefschnee: bei langen Schwüngen und großem Tempo geeignet.