

Technik Ski

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:

Die Skitechnik hat sich in den letzten Jahren weniger geändert, als man gemeinhin annehmen könnte. Man fährt nach wie vor hauptsächlich aufrecht unter mehrheitlicher Belastung des Talskis. Weggekommen ist man von der absolut geschlossenen Skiführung und dem Zusammendrücken der Knie. Das Ganze ist dadurch viel lockerer, sicherer und weniger ermüdend geworden.

Auch der früher stark eingepackte 'Hüftknick' kommt nur noch in vereinzelt Fällen zum Tragen. Die größten Unterschiede sind hervorgerufen durch Fortschritte in der Bauweise des Materials. Modernes, richtig ausgewähltes Material erleichtert kontrolliertes und genussreiches Skifahren enorm.

TIEFSCHNEEFAHREN:

Tiefschneefahren ist eine viel diskutierte Variante des Skisports. Nicht zu unrecht, denn viele haben hier Mühe. Kommt dazu, dass viele Skilehrer kurz und trocken behaupten, man fahre im Tiefschnee genau gleich wie auf der Piste. Das ist ganz einfach zu oberflächlich. Lernen muss man die richtige Technik auf der Piste, denn nur hier kann man genau sehen was man richtig oder falsch macht. Was Du im folgenden Text liest hört sich kompliziert an. In der Praxis geht jedoch vieles unbewusst.

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 sind die Skis 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, macht aber trotzdem viel mehr Spass ;))

UNTERSCHIEDE DER FAHRTECHNIK:

Von großem Einfluss ist natürlich auch die Kondition. Man darf nicht vergessen, dass im Tiefschnee, im Gegensatz zum Pisten fahren auf den Skis mehr gearbeitet werden muss. Hoch- bzw. Tiefentlasten wird mit modernem Material auf Pisten kaum mehr gebraucht. Im Tiefschnee kann ein Schwung 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 Skisteuerung (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 Spass. Skitechnik muss gesehen werden wie Konditionstraining oder ein Lawinenkurs.

Daher: Jedes Jahr ein paar Tage der Technik widmen!!

GRUNDWISSEN:

Kontrolliertes Skifahren bedingt Grundwissen über die Art, wie Skis auf Bewegungen der FahrerInnen reagieren. Die wichtigsten Ski- Eigenschaften und der Einfluss der auf die Skis 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 im Bogenfahren mit den Erfordernissen entsprechend dosiertem Kanteneinsatz. Kontrolliertes Befahren von Problemzonen, Steilzonen, Gletscherabbruch ...

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

! **Bogentreten:** Richtungsänderungen bei schwierigen Verhältnissen

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

WELCHE FAHRTECHNIKEN MUSS EIN FREERIDER BEHERRSCHEN?

! **Pflugfahren / Pflugschwung:** Bremsen, langsames Steuern, behutsames, kontrolliertes Fahren bei schlechter Sicht, engen Passagen & Wegen.

! **Stemmschwung:** Bei schwierigen Schneesverhältnissen, bei Ermüdung, schwerem Sack. Das Ausstellen des bogenäusserern Skis erleichtert den Richtungswechsel.

! **Parallelschwung:** Freies Fahren in offenem Gelände = **Normalfall**

Die Kernbewegungen

Die **KERNBEWEGUNGEN** BEIM SKIFAHREN:

Skifahren 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 Ski- bzw. Schwungtechniken. Dies gilt auf der Piste ebenso wie abseits im freien Skiraum (Tiefschnee).

ZWEI ARTEN DER SKIFÜHRUNG:

! **Kantengeführter Ski:** (nicht nur beim Carven) Skifahren

! **Flachgeführter Ski:** (gleiten, rutschen, auch in Bögen) Skirutschen

Zu beachten / besprechen / erfahren sind Unterschiede bezüglich Technik und Sicherheit

WICHTIG IST DIE RICHTIGE STELLUNG AUF DEN SKIERN:

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

Mit aktuellem Material genügt es meist die Unterschenkel zum Bogeninneren zu verlagern. Auf der Piste kommt dadurch der Bogen fast von selbst. *Versuchen, erfahren!*

IMPULSE UND BEWEGUNGEN WELCHE FÜR DIE SKI-STEUERUNG WICHTIG SIND:

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

Dazu etwas Theorie:

! **Gewichtsverlagerung:** Knie zum Bogenzentrum neigen (auch Oberkörper) 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 zum Ski erfolgt nach der Gewichtsverlagerung zu Beginn der Aussteuerungsphase der Bögen.

Weitere Impulse / Bewegungskombinationen (Anteile von Bewegungsabläufen)

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

! **Bewegungskombinationen:** Rutschen / Schrägfahren / sowie (Wellen- / Mulden fahren)

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 Ski/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 der Ski/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 die Skis unter entstehendem Druck bei Schwüngen 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 Schwünge sauberer zu gestalten. Für den guten Skifahrer geht es nun darum diese Kräfte in geeigneter Masse zu kombinieren, bzw. zu verstärken (angesprungene Bögen) oder abzufangen (Abschwingen / Bremsschwung).

! **Steuerski:**

Prinzipiell ist dies "immer" der Talski oder der bogenäußere Ski, der belastete Ski! Es ist auch möglich dieses Prinzip einmal zu vertauschen. Wichtig ist es, sich immer im klaren zu sein, welcher Ski nun der Steuerski ist.

DIE TECHNIKEN:

Techniken gibt es mittlerweile viele, nachstehend die für uns Wichtigsten.

Pflug:

Wir wollen auch diese, obwohl mühsame Technik nicht vernachlässigen. Kann man doch hier schön beobachten wie die Skis auf Druck und verschiedene Kantwinkel reagieren.

Im Tiefschnee: Muss in jeder Situation angewendet werden können (bremsen), wird aber nur in heiklen Situationen (Engstellen) gebraucht.

Stemmschwung:

Im Hochgebirge mit Rucksack ist der Stemmschwung die Kräftesparendste und sicherste Schwungtechnik. Vorgehen: Abstoßen und in einer Drehbewegung (vorwärts / talwärts) ausstellen des bogenäußeren Skis. Die Belastung auf den neuen Talski verlagern, kippen zum Kurveninneren und den Bogen unter Druck sauber, womöglich auf der Kante fertig fahren. Grundsätzlich eine Technik für flach geführte Skis, wobei der Ausfahrdruck bei Bruchharsch sehr fein dosiert werden kann. *Achtung, die perfekte Ausführung ist nicht einfach und bedingt gute Koordination und klares Einsetzen von Kernbewegungen und Impulsen.*

Im Tiefschnee: Bei sehr steilem Gelände weniger geeignete Fahrart. Kann sonst praktisch in jeder Situation angewendet werden. Ist ein typischer Hochentlastungsschwung.

Parallelschwung:

Die normale Art sich auf Skis fortzubewegen. Sie eignet sich für flach-/ und kantengeführte Skis

Es gibt zwei Auslösearten:

! Hochentlastung: Der Bewegungsablauf ist praktisch gleich wie beim Stemmschwung, nur verzichtet man auf das Ausstellen des bogenäußeren Skis.

! Tiefentlastung: Dies ist sehr effizient für sofortige Richtungswechsel, weil schneller und rasanter Druck auf den Steuerski 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 zu gleichen Teilen auf beiden Skis. In ganz steilem Gelände wird oft komplett 'umgesprungen', um nicht in allzu schnelle Fahrt zu gelangen.

Kurzschwingen:

Bogenfahrt ohne gerade Zwischenstücke => rhythmisch zusammengehängte Bögen mit oder ohne Stockeinsatz.

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

Der Carvingbogen:

Mit entsprechenden Material sicher die eleganteste und einfachste Art Kurven zu fahren. Man steht hüftbreit auf den Carvingskis und lässt durch einfaches Kniekippen zum Kurveninneren die Skis einen kantengeführten Bogen sozusagen selber steuern.

Im Tiefschnee: Weniger geeignet, außer bei Firnschnee.