

Bergische Universität Wuppertal
Fachbereich G - Sportwissenschaften
WS 2011/12 Methodik Schneesport

Methodik Schneesport (Teil 1)



Pitztal - Hochzeiger
Datum: 07.01.12 - 15.01.12
Dozenten: Fahlenbock - Wastl - Hofmann

Methodik Schneesport (Teil I) vom 07.01.12 – 15.01.12 in Pitztal

07.01.	<p>Ankunft, Organisation im Haus, Absprachen, Vorbereitung nächster Tag: Einteilung in Snowboard- / Skigruppe; Ziele der Veranstaltung</p> <p>In den Praxissequenzen (Abschnitt I von 09.30 – 12.30 Uhr; Abschnitt II von 13.00 – 15.30 Uhr) werden neben den aufgeführten Themenbereichen methodische und unterrichtsorganisatorische Vermittlungsmöglichkeiten sowie Körper- und Bewegungserfahrungen erarbeitet. Erfahrungen aus der Ski- bzw. Snowboardgruppe werden in der abendlichen Theorieveranstaltung in dem Punkt „Reflexion des Tagesprogramms“ aufgegriffen. Täglich wird von den TeilnehmerInnen ein Verlaufsprotokoll erstellt und abends gemeinsam verabschiedet.</p>
08.01.	<p>Gruppe A Snowboard:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einfahrmöglichkeiten, Orientieren im Gelände • Erarbeitung der Grundfunktionen (Drehen, Kanten, Belasten) • erste Kurven Fahren mit Vorausdrehen, Tools und TURIs - VIDEO <p>Gruppe B Ski alpin:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einfahrmöglichkeiten, Orientieren im Gelände • Vorstellung modernen Skilaufs; die „3-Schritt-Methode“ • Paralleles Kurven fahren über das Drehen, Kanten, Belasten - VIDEO <p>Theorie: Gemeinsam:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Informationen zu den Skilehrplänen des DVS • Methodische Vorgehensweisen im Praxisprogramm (Snowboard / Ski) • Referat: „Kurvenqualitäten“ (Snowboard / Ski) • Merkmale des (parallelen) Kurvenfahrens (Ski) <p><u>Gruppe A bzw. B:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Reflexion des Tagesprogramms
09.01.	<p>Gruppe A Snowboard:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wiederholung und Erweiterung der Erfahrungen, Tools und TURIs • Kurvenfahren erweitern: Mit Vertikalbewegung besser Kurvenfahren (mit Beugen der Beine; mit Strecken der Beine); mit Carven besser Kurvenfahren ... • erste Tricks auf dem Board (Fakie, Wheelie, Rotation, Springen u. a.) <p>Gruppe B Ski alpin:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wiederholung und Erweiterung der Erfahrungen • Erfahren und Begreifen von (Bewegungs-)Prinzipien nach dem „Prinzip des Sammelns von Gegensatzerfahrungen“ (vgl. Paper u. a. HOTZ, A.) • Skikonstellation: Skistellung, -führung, -belastung (z.B. „Stemmen und Scheren“) • Koordinationsprinzipien: Rotation, Gegendrehen, Kippen, Schrittwechsel usf. • Auslösemechanismen: Belastungswechsel, Vertikalbewegung, Seitschritt, Diagonalschritt .. • Skieigenschaften: Radius, Flex, Aufkantwinkel, Taillierung • Fahren mit „Kombinationen der Prinzipien“ in Abhängigkeit von Radius, Rhythmus, Geschwindigkeit, Schnee – Piste bleibt zunächst konstant. <p>Theorie: Gemeinsam:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Referat: „Planung und Durchführung von Schneesportfahrten“ • Legitimation von „Schneesport im Schulsport“ vor d. Hintergrund d. Richtlinien u. Lehrpläne <p><u>Gruppe A bzw. B:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Reflexion des Tagesprogramms
10.01.	<p>Gruppe A Snowboard:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vorstellung von unterschiedlichen Vermittlungswegen zum Snowboarden • Snowboarden in steilen Hängen, im Tiefschnee und anderem Gelände <p>Gruppe B Ski alpin:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vorstellung von unterschiedlichen Vermittlungswegen zum Skilauf alpin (z. B. mit ansteigenden Skilängen) <p>Theorie: Gemeinsam:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Referat: „Sicherheitsaspekte im Schneesport“ • Sicherheit u. Verhaltensregeln bei Schulsikakursen, Sicherheitserziehung, Alpine Gefahren <p><u>Gruppe A bzw. B:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Reflexion des Tagesprogramms

11.01.	<p>Freie Auswahl der Gleitgeräte</p> <ul style="list-style-type: none"> • Üben des Gelernten in Kleingruppen • Individueller Beratungsservice Snowboard / Ski alpin - VIDEO <p>Theorie: Gemeinsam:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Referat: „Umwelterziehung in Schneesportkursen in Schulen“ • Sammeln und Diskussion der Tageserfahrungen
12.01.	<p>Gruppe B Snowboard:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erproben und Anwenden von unterschiedlichen Vermittlungswegen zum Snowboarden • Skifahrer lernen Snowboarden (Skistöcke für den Snowboardanfänger u. a.) • Lehren mit Supershorties u. a. • Erarbeitung der Grundfunktionen (Drehen, Kanten, Belasten) - VIDEO <p>Gruppe A Ski alpin:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einfahrmöglichkeiten, Orientieren im Gelände • Vorstellung modernen Skilaufs; die „3-Schritt-Methode“ • Paralleles Kurven fahren über das Drehen, Kanten, Belasten - VIDEO <p>Theorie: Gemeinsam:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Referat: „Fähigkeits- vs. Fertigungsorientierung im Schneesport“ • Diskussion über den Einsatz „anderer“ Gleitgeräte in der Wintersportausbildung (Film), Richtlinienbezug, Koordinationsschulung im Schnee <p>Gruppe A bzw. B:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reflexion des Tagesprogramms
13.01.	<p>Gruppe B Snowboard:</p> <ul style="list-style-type: none"> • erste Kurven Fahren mit Vorausdrehen, Tools und TURIs • Kurvenfahren erweitern: mit Vertikalbewegung besser Kurvenfahren (mit Beugen der Beine; mit Strecken der Beine) - VIDEO <p>Gruppe A Ski alpin:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wiederholung und Erweiterung der Erfahrungen • Erfahren und Begreifen von (Bewegungs-)Prinzipien nach dem „Prinzip des Sammelns von Gegensatzerfahrungen“ (vgl. Paper u. a. HOTZ, A.) • <i>Skikonstellation</i>: Skistellung, -führung, -belastung (z.B. „Stemmen und Scheren“) • <i>Koordinationsprinzipien</i>: Rotation, Gegendrehen, Kippen, Schrittwechsel usf. • <i>Auslösemechanismen</i>: Belastungswechsel, Vertikalbewegung, Seitschritt, Diagonalschritt .. • <i>Skieigenschaften</i>: Radius, Flex, Aufkantwinkel, Taillierung • Fahren mit „Kombinationen der Prinzipien“ in Abhängigkeit von Radius, Rhythmus, Geschwindigkeit, Schnee – Piste bleibt zunächst konstant. <p>Theorie: Gemeinsam:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Referat: „Emotionen im Schneesport“ <p>Gruppe A bzw. B:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reflexion des Tagesprogramms
14.01.	<p>Gruppe B Snowboard:</p> <ul style="list-style-type: none"> • mit Carven besser Kurvenfahren • erste Tricks auf dem Board (Fakie, Wheelie, Rotation, Springen u. a.) • Snowboarden in steilerem Gelände, im Tiefschnee ... <p>Gruppe A Ski alpin:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vorstellung von unterschiedlichen Vermittlungswegen zum Skilauf alpin (z. B. mit ansteigenden Skilängen) <p>Theorie: Gruppe A bzw. B:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reflexion des Tagesprogramms <p>Gemeinsam:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Abschlussbesprechung • Abschlussabend
15.01.	<p>Gemeinsame Abfahrt</p>

Die Praxisthemen müssen dem unterschiedlichen Fahrkönnen angepasst werden und unterliegen außerdem natürlichen Gegebenheiten. Daher sollte dieses Programm als Richtschnur, nicht als verbindliches Programm angesehen werden.

Inhaltsverzeichnis

1	Ski Alpin	1
1.1	Skitechnik	1
1.1.1	Skibau, was die Geometrie verrät	1
1.1.2	Rocker Technologie	2
1.1.3	Radius, Flex und Kantwinkel - Der Dreisatz des Carvens	4
1.1.4	Deutscher Skilehrplan (2001) Bewegungsexperte	6
1.1.5	Skitechnische Merkmale hochwertigen Kurvenfahrens (2006)	9
1.1.6	Grundfunktionen, Tools, Aktionen und Bewegungsspielräume	10
1.1.7	Paralleles Kurvenfahren (DVS 2006)	15
1.1.8	Die Radialtechnik nach KUCHLER aus SPORTS (1995)	16
1.1.9	Was ist Style?	21
1.1.10	Tiefschneefahren - Tiefschneetechniken nach KUCHLER	32
1.2	Skimethodik	34
1.2.1	Methodikexperte Ski	34
1.2.2	Methodik zum Skifahren lernen	35
1.2.3	Skifahren lernen wie auf Inlinern	41
2	Snowboard	46
2.1	Snowboardtechnik	46
2.1.1	Die Qual der Wahl	46
2.1.2	Die Bindungen	48
2.1.3	Snoboardlehrplan - Einfach Snowboarden: Tools und TURI's	49
2.1.4	Grundtechniken nach dem Deutschen Lehrplan (DVS 2003)	52
2.1.5	Springen und Experimentieren	57
2.2	Snowboardmethodik	60
2.2.1	Methodikexperte	60
2.2.2	Skiläufer lernen Snowboarden	61
2.2.3	Snowboard lehren und lernen mit Supershorties	62
3	Allgemeine Methodik	63
3.1	Offenes und geschlossenes Vorgehen	63
3.2	Metaphern	64
3.3	Pantomimik	65
3.4	Kontrastlernen	66
4	Aufgabensammlung	71
5	Literaturverzeichnis	93

Skibau, was die Geometrie verrät

Taillierung, Breite und Länge bestimmen die Fahreigenschaften.

Taillierung: Eine starke Taillierung sorgt für guten halt in der Kurve und gibt dem Ski starke autokinetische, selbststeuernde Fähigkeiten.

Eine geringe Taillierung stabilisiert die Schussfahrt. Aber: Eine gekonnte Skiabstimmung sorgt auch bei stark taillierten Ski für stabiles Schussfahren.

Radius- Die Servolenkung: Der Radius gibt die Schwunglänge vor. Allerdings wird der Schwungradradius auch durch den Flex (ein stark durchgebogener Ski verkürzt den Schwung), den Aufkantwinkel und die Belastungsverschiebung mitbestimmt (Belastung vorne- Schwung wird verkürzt, Belastung hinten- Schwung wird länger).

Länge- Handling und Sicherheit: Länge läuft im Schuss, siehe Abfahrtsrennski. Lange Ski mögen aber nur widerwillig um die Kurve und brechen in kurzen Schwüngen eher aus. Kurze Ski mit starker Taillierung (Slalom- Carver) bieten großen Kurvenhalt und Kurvengeschwindigkeit.

Breite- Komfortabel und stabil im Bindungsbereich: Breite Ski ermöglichen eine stabile Fahrposition. Mehr Breite bedeutet mehr Auftrieb im Tiefschnee (All-Mountain, Freeride-Ski) Je breiter desto langsamer der Kantenwechsel (großer Kantenabstand) Schmale Ski erleichtern das Handling auf der Piste. Dafür verschneiden stark taillierte Ski mit schmaler Taille abseits der Piste leichter. Die kante greift zu radikal.

Breite Schaufel- Kurvengierig: Moderne Slalomski mit breiten Schaufeln schneiden kurvengierig den Schwung an. Race- und Allround- Carver besitzen weniger breite schaufeln. Bei All-Mountain- und Freeride- Ski sorgt die breite Schaufel für Auftrieb im Tiefschnee.

Breites Skiende- der Turbo: Für Top-Beschleunigung am Schwungende. Ist die Taillierung bis zum Skiende durchgehalten, ist der Effekt besonders ausgeprägt und die Kurvenführung sehr stark. Bei Konstruktionen für leichte Schwungwechsel und weniger geübte Fahrer endet die Taillierung 5-10 cm vor dem Skiende.

Torsion- Verdrehsteifigkeit: Eine starke Torsion ermöglicht erst die starke Taillierung moderner Carver und sorgt für guten Kantengriff. Weniger Torsion ist bei lockerem Schnee gefragt (weniger Kantengriff erforderlich).

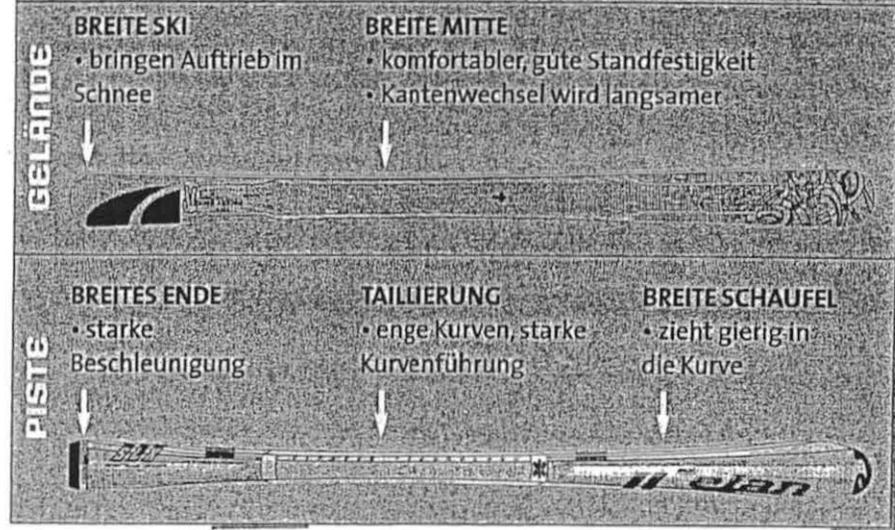
Flex-Druck und Gegendruck: Schneekontakt und Laufruhe, Schwungdurchzug und Rebound hängen vom Skiflex (und seiner guten Abstimmung mit der Torsion) ab. Ein steifer Flex bringt einen starken Rebound, erfordert aber auch eine kraftvolle und dynamische Fahrweise. Heute sind meist nur ausgesprochene Renn-Modelle mit sehr strengem Flex ausgestattet. Ein weicher Flex ermöglicht komfortableres, kraftsparendes Skifahren. Allerdings sind Ski mit weicherem Flex unruhiger.

Dämpfung- In der Ruhe liegt die Kraft: Eine starke Dämpfung der Biege- und Torsionsschwingungen ergibt einen ruhig laufenden Ski- ein Gewinn an Sicherheit und Fahrkomfort. Die Ski lassen sich nicht nur durch in und auf dem Ski verbaute dämpfende Schichten beruhigen, sondern auch in Kombination mit Ständerhöhungen und Bindungen.

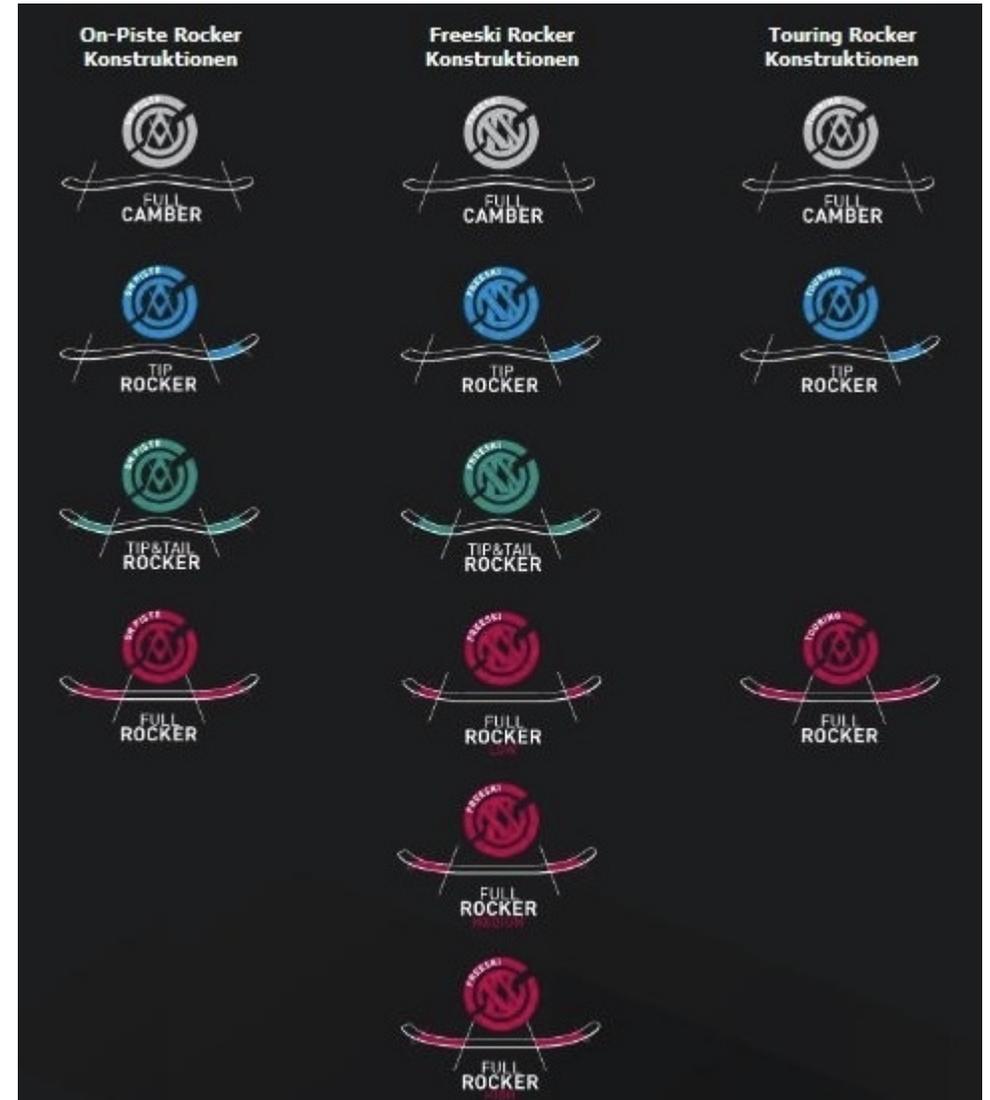
Ständerhöhung- mehr Kantendruck: Ein hoher Stand sorgt für einen erhöhten und besser dosierbaren Kantendruck. Zusätzlich wird so das *boot out*, das Festhaken des Schuhs im Schnee bei starken Schräglagen- und in der Folge mancher Sturz- vermieden.

Charakterstudie

Ob Pistenrenner oder Geländefahrer – die Maße spiegeln grundlegende Charaktereigenschaften eines Skimodells wider. Flex und Torsionsverhalten sind allerdings vom Material abhängig und lassen sich erst im Schnee erspüren.



ROCKER UND CAMBER IM VERGLEICH:	ROCKER	CAMBER
WIRKUNGSWEISE	Mit zunehmendem Aufkantwinkel wird die effektive Kantenlänge größer. Je schneller die Kurve gefahren wird, um so größer werden Laufruhe und Führung.	Die effektive Kantenlänge ist immer gleich. Die volle Laufruhe und Führung ist bei allen Fahr-situationen gegeben, mit allen Vor- und Nachteilen.
VORTEILE	wendig, breitbandig, vielseitig	aktiv, Rebound, spezifisch
WARUM?	<p>wendig: verkürzte effektive Kantenlänge bei moderater Kurvenfahrt</p> <p>breitbandig: wendige Ski können sehr stabil gebaut werden</p> <p>vielseitig: toleranter auch in weichen Schneearten</p>	<p>aktiv: hoher Schaufeldruck bereits bei geringen Aufkantwinkeln</p> <p>Rebound: hoher Druck am Skiende verstärkt den Rebound am Kurvenende</p> <p>spezifisch: ausgeprägte Tendenz die „eingebaute“ Kurve zu steuern</p>
WER PROFITIERT?	Anfänger, Fortgeschrittene, Profis	Fortgeschrittene, Profis



Definition „Rocker-Technologie“

Die Rocker-Technologie ist eine Evolution der herkömmlichen Skibauweise, bei der der Ski eine Vorspannung wie ein Bogen hat. Ein Rocker im Ski bedeutet, dass die Vorspannung umgekehrt – also negativ - ist. Wenn der Ski auf einer geraden Fläche liegt, ist der Ski bereits vor der Schaufel leicht nach oben gebogen. Noch extremer sind so genannte doppelte bzw. Full-Rocker. Da sind beide Enden (Schaufel und Heck) des Skis deutlich nach oben gebogen.

Die Rocker-Technologie findet seit Jahren bereits im Skisprung, Surf- und Boardsport Anwendung und wird im Skibereich seit einiger Zeit bei Freeride- und Twin Tip-Modellen (Aufbiegung bis zu 20mm) verwendet. Nun wird die Rocker-Technologie auch bei Pisten- (Aufbiegung ca. 1-2mm) und Allmountain- Ski (Aufbiegung ca. 1-10mm) eingesetzt.

Durch die leichte Aufbiegung der Ski – vor allem im vorderen Teil – verlagert sich der Kontaktpunkt, also der Punkt an dem die Skikante den ersten (vorne) und den letzten (hinten) Schneekontakt hat, von der Skispitze bzw. vom Skiende weiter zur Skimitte. Die Stärke der Aufbiegung, in Verbindung mit der weiterhin eingesetzten

Vorspannung im Bereich der Skimitte/unter der Bindung, steht in Abstimmung und Ausrichtung des jeweiligen Skimodells bzw. Einsatzbereichs.
Ist beim Carver die Taillierung die variable Dimension, so ist es beim Rocker neben der Taillierung zusätzlich das Seitenprofil – also die Biegelinie.

Wer braucht Ski mit Rocker und warum?

Im Augenblick werden Skimodelle mit Rocker in den Segmenten Offpiste (Freeride- und Freeski-Modelle), Allmountain und im Pisten-Segment für die Zielgruppen Einsteiger, Genuss-Skifahrer, Fortgeschrittene und Best Ager angeboten. Dies gilt für Unisex-Modelle wie für den Lady-Bereich.

Für den sportlichen Pisten-Skifahrer auf harter Piste bietet die Rocker-Technologie im Augenblick nur wenige Vorteile. Der größte Unterschied, im Vergleich zu einem klassischen Race-Ski ist sicherlich der Zug über die Kante bei der Kurvoneinleitung, welcher beim Race- Ski wesentlich direkter und zielgerichteter ist. Der Rebound am Ende der Kurve ist beim Race-Ski ebenfalls stärker als bei Modellen mit Rocker.

Offpiste

Hierzu zählen vor allem **Freeride- und Freeski-Modelle**. In diesen Kategorien ist die Produktentwicklung der Rocker-Technologie schon weit fortgeschritten und hat den Markt bereits durchdrungen. Die Vorteile liegen klar auf der Hand: Durch die aufgebogene Schaufel – oft in Kombination mit dem ebenfalls aufgebogenen Heck - schwimmt der Ski im Gelände besser auf und lässt sich einfacher und kraftsparender drehen.

Allmountain

Auch das **Allmountain-Segment** macht sich den Rocker-Vorteil in Form des besseren Auftriebs im Gelände zu Nutzen. Hier profitieren Skifahrer ebenso von den leicht aufgebogenen Schaufeln, in Kombination mit einer klassischen Vorspannung im Bereich der Skimitte. Die Kurvoneinleitung wird erleichtert, der Ski lässt sich mit weniger Kraftaufwand drehen, Kanten- und Druckwechsel werden im gesamten Kurvenverlauf weicher und harmonischer, der Ski ist somit fehlerverzeihender und sicherer zu fahren. Alternativ werden in diesem Segment bereits Konzepte angeboten, bei denen flexiblere Schaufelkonstruktionen zum Einsatz kommen.

Piste

Von der leichteren Kurvoneinleitung, dem harmonischeren und weicheren Kanten- und Druckwechsel sowie dem weniger kraftintensiven Rutschen und Drehen der Ski profitieren vor allem **Pisten-Skifahrer**, die sich im **Einsteiger-, Genuss-, Fortgeschrittenen- oder Best Ager-Bereich** bewegen.

Die Verlagerung des Kontaktpunktes bei Rocker-Skimodellen sorgt im Pisteneinsatz für eine schnellere und einfachere Kurvoneinleitung. Rocker-Skimodelle sind harmonischer und einfacher drehbar und fahren sich kraftsparender und fehlerverzeihender durch die bereits vorgebogene Geometrie.

Durch die Kreisbahn, die der Ski aufgrund seiner geometrische Form beschreibt, zieht der Ski bereits bei geringem Kantwinkel und mit wenig Kraftaufwand in die Kurve. Der Ski verfügt quasi über eine eingebaute Servolenkung. Flach gestellt ist der Ski aufgrund der geringeren Auflagefläche sehr drehfreudig. Durchgebogen – in der Belastungsphase der Kurve - kommt dennoch die komplette Länge des Skis und somit 100 Prozent der Kante zum tragen. Der Ski bekommt durch die Kante die gewohnt optimale Führung und Halt.

Durch die Kombination der Vorteile beider Konzepte werden Ski möglich, die eine breitere Mitte ohne Kompromisse bei Agilität/Drehfreudigkeit ermöglichen.

Quellen:

Text: www.wassermann-nauders.com/produkte/winter/wir-sind-rocker-technologie, abgerufen am 7.12.2011.

Abbildungen: www.voelkl.com skis technology rocker, abgerufen am 7.12.2011.

Radius, Flex und Kantwinkel – der Dreisatz des Carvens

Wenn man die Carvingfahrweise versteht als Fahrweise vom Ski her gedacht, so landet man beim Dreisatz Radius-Flex-Kantwinkel. Diese drei Parameter entscheiden in erster Linie, wie ein Schwung ausfällt. Nur dann, wenn man diese Faktoren in der Fahrweise beachtet, können die Ski auch ihre autokinetischen Eigenschaften entfalten

Der Radius – das Maß aller Dinge!

Der Radius, als Angabe über den halben Kreisdurchmesser, verrät in etwa, wie stark der Ski auf einen guten Schwunganschnitt und auf eine bestimmte Weite des Schwunges ausgelegt ist. In diesem Sinne sind die Funcarver und die Slalomski heute die konsequentesten Kurvenski. Der Radius eines Ski ist aber zunächst ein theoretischer Wert und besagt, welcher Kreisbogen in etwa herauskäme, wenn der gut aufgekannte und voll aufliegende Ski seiner Taillierung folgen würde. In der Praxis würde und wollte selbstverständlich niemand immer nur Schwünge mit 12-Meter-Radius fahren, denn wer sollte die Bäume und Skifahrer aus dem Weg räumen? Es gibt keine 12-Meter-Radius-Pisten. Ganz abgesehen von der Langeweile. Skifahren heißt immer noch abwechslungsreiche und phantasievolle Spuren über die Hänge ziehen.

Der Flex genau so wichtig.

Die Sache mit dem Radius und der Taillierung ist nur die halbe Wahrheit. Die halbe Kurventheorie. Noch nicht einmal das. Man muss sich immer wieder bewusst machen, dass das Carven nicht auf Carvingski erfunden wurde. Diese kamen erst später. Ein Ski ohne nennenswerte Taillierung führt auch von selbst eine Kurve, wenn er nur stark durchgebogen ist und auf der Kante steht. Das haben die Abfahrer der 70-er Jahre schon bewiesen und das kann man gut mit den Wiener Skimodellen nachstellen. Wie aber geht das Carven ohne Carvingski? Ski durchdrücken, damit er der durchgedrückten Kurve folgen muss!
„Flex“ ist zum zweiten Schlüsselbegriff des heutigen Skifahrens geworden. Der Ski braucht Flex. In jedem Schwung. Natürlich bekommt der Ski auch automatisch durch das Gewicht des Fahrers und durch die Kurvenkräfte eine Durchbiegung. Aber für gezielte Spurführungen und für die Veränderung des vorgegebenen Radius muss der Skifahrer schon auch arbeiten. Vor allem wenn er Kurven über den eingebauten Radius hinaus verkürzt oder einen Schwung schnell anschneiden will, hilft am besten ein frühes Flexen des Ski. Sehr lange Schwünge dagegen brauchen ein behutsames Umgehen mit dem Flex.

Nichts ohne Aufkanten

Keine Radiuswirkung und kein Flex ohne ein Aufkanten des Ski. Und es geht um ein sofortiges, frühes und um ein hohes Aufkanten. Je stärker der Ski aufgekannt ist, um so besser kommen Radius und Flex zur Geltung. Der Aufkantwinkel kann nicht ausgeprägt

Flex und Flexen

Verständnis

Flex: Durchbiegung des Ski
Flexen: Aktivität, um den Ski durchzubiegen

Technischer Zusammenhang

Erst durch die Durchbiegung kann die Taillierung wirksam werden. Versuche mit Wiener Skimodellen zeigen, dass selbst stark taillierte Ski ohne Durchbiegung keine Kurve fahren. Vor allem aber muss immer wieder bedacht werden, dass das Carven ohne Carvingski erfunden wurde – mit Hilfe des Flexes und des flexen. Durchgebogene Ski auf die Kante gestellt folgen der Durchbiegung.

Methodische Einordnung

Die meisten guten Fahrer setzen Flex und Flexen unbewusst und automatisch ein. Bewusste Handhabung könnte jedoch zur Perfektionierung der Technik hilfreich sein. Vor allem, wenn es um den Radiuswechsel bei Carvingski geht, sollte die Thematisierung des Flexens eine Rolle spielen. Im Anfängerbereich muss das Flexen direkt gelehrt werden. Siehe dazu die Anfänger- und Umsteigermodelle von SPORTS:

- Drei-Schritt-Methode: In der dritten Aufgabenstellung nach Schrittwechsel und Innenneigung wird der Ski unter Druck gesetzt.
- Die Post geht ab: Das Paket muss bereits nach den ersten Transporten in den Schnee gedrückt werden.

Ski und Flex

- Ski mit guten Flexeigenschaften konnten erst gebaut werden, nachdem konstruktiv Biege- und Torsionsfestigkeit entkoppelt werden konnten
- Sehr weiche Ski, die schon allein durch die äußeren Kräfte aber auch durch die Aktivitäten des Fahrers leicht geflext werden können, eignen sich für langsames Fahren. (Über die Eignung bei schnellerer Fahrt und auf hartem Schnee ist damit im Gegensatz zu früheren Erfahrungen nichts ausgesagt.) Auch im Weich- und Tiefschnee haben sie Vorteile.
- Ski mit weicher Biegesteifigkeit lassen sich im Radiusverhalten leichter handeln.
- Ski mit strengem Flex haben Stärken im Rebound. Sie schenken deutlich zurück, was man in sie hinein gesteckt hat.

genug sein. Darum muss man in der Fahrtechnik dem Kippen, dem Hineinkippen in den Schwung, und der starken Kurvenlage die vielleicht wichtigste Funktion zusprechen. Enge Skiführung, vorwiegende Aussenskielastung, ausgeprägte oder anhaltende Hochbewegungen wären kontraproduktiv.

Starke Taillierungen für moderte Fahrer!

Dem unqualifizierten Gerede, dass stark taillierte Ski nichts für Anfänger, Handicap-Fahrer, Gelegenheitsfahrer usw. sind, muss endlich ein Ende gesetzt werden. Das Gegenteil ist wahr! Anfänger, schwache und moderate Fahrer bringen nicht oder noch nicht oder nicht ausreichend den Flex und das starke Aufkanten bringen. Was bleibt ihnen, um gut zu carven? Die Taillierung!!! Der starke Radius! Es ist in Wirklichkeit also gerade umgekehrt: Starke Fahrer bringen auch noch den schwach taillierten Ski in die Carvingspur - mit gutem Flex und hohem Aufkantwinkel. Den schwächeren Fahrer mit wenig Flex und flachem Aufkantwinkel dagegen rettet nur die starke Taillierung! Also Funcarver, Slalomski und Allroundcarver mit kleinem Radius sind für die schwachen Carver gerade gut genug! (Einzig ein sehr strenger Flex wäre eine Kontraindikation für die genannten Adressaten.)

Ich argumentiere nicht gerne mit Erfahrungen, aber vielleicht überzeugt folgende Geschichte oder veranlasst zum Nachdenken – besser noch zum Ausprobieren. Seit sechs Jahren stelle ich in Seniorenkursen mit etwa jeweils 30 Teilnehmer Ski aller Kategorien zur Verfügung. Einzige Auflage: Durchprobieren und Erfahrungen austauschen. Nach drei Tagen jeweils bleiben alle Ski unbenutzt stehen, die einen größeren Radius als 14 Meter haben.

Nochmals:

- Ein kleiner Radius ist die Voraussetzung.
- Der aktive Flex ist genau so wichtig wie der Radius.
- Frühes und hohes Aufkanten lassen Radius und Flex erst wirksam werden.

Der Dreisatz des Carvens:

Radius + Flex + Kantwinkel entscheiden über den Schwung!

Mathias Zdarsky: Die Lilienfelder Skilaufl-Technik. Hamburg 1897, S. 33

„Die Skikante ist als ein Theil einer kreisförmig gearteten Kurve. Durch den Druck, den der Ski ausgesetzt ist, gewinnt diese Kurve noch mehr Kreisähnlichkeit. Aus dieser Kantenform ergibt sich schon die bogige Richtung der Fahrbahn. Wenn man aber noch bedenkt, dass ... und dass schließlich die aufgebogene Skispitze, sobald sie Widerstand findet, eben nach der Bergseite ablenken muss, so wird uns klar, dass durch die Zusammenwirkung all dieser Faktoren eine bogige Fahrtrichtung entstehen muss.“

Flexen

Aktiven Druck auf die Ski ausüben. Das kann sowohl durch Beugen wie durch Strecken der Beine und des Körpers geschehen. Erreicht wird dies durch kurze vorübergehende Gegenbewegung. Aber auch durch Belastungsverschiebungen vor und zurück und wieder zur Mitte entstehen partielle Druckzonen, die im Zusammenwirken mit der Taillierung und des Aufkantwinkels zu besonderen Effekten führen.

Flexaktivitäten

- Schaufeldruck für frühes Anschneiden. Der Schaufelbereich wird besonders stark geflext.
- Schaufeldruck zur Verkürzung des Radius. Besonders starker und impulsiver Druck in der Schwungauslösung (Siehe Skilehrplan SPORTS 1995)
- Supinationsdruck über den Kleinzebelbereich für das Innen-Anschneiden
- Mitteldruck durch Strecken für stabilen Durchzug in der Mittelphase
- Mitteldruck für Reboundeffekte vor allem des Carvedeclin
- Mitteldruck beim Bodycarven zum Aufrichten
- Endendruck zur Beschleunigung – im Zusammenwirken mit dem Kippen hangabwärts

lit.: Skimanual 2002/2003 -
Info- und Umkehrschicht materialien
für Skilehrer SPORTS

Autor: W. KUCHLER

2. Kantengesetze

Die alten Rotations- und Wedeltechniken sprachen vom KANTENSPIEL. Gemeint war damit ein gefühlvoller Wechsel zwischen flachem und aufgekantetem Ski, wobei der Aufkantwinkel in der Regel ziemlich flach blieb. Der flach gehaltene Ski war vor allem auch nötig für ein rutschendes Auslösen der Schwünge und für ein längeres Driften, meist bis nach der Falllinie.

Die Carvingtechnik lebt davon, dass der Ski möglichst schnell von Kante zu Kante gewechselt wird. Außer beim Schussfahren wird jede Flachstellung vermieden. Aber Kanten ist nicht gleich Kanten.

Die Höhe des Aufkantwinkels ist entscheidend für:

- die Wirkung des Radius bzw. der Taillierung
- die Wirkung des Flexes
- den Halt gegen Abrutschen und Ausbrechen aus der Spur
- die Kompensierung der Kurvenkräfte
- die Kompensierung der Kurvenlage

Die Kante ist der Transformator für alle Eigenschaften des Ski. Taillierung und Flex werden erst wirksam, wenn der Ski gut aufgekantet ist. Der Wirkungsgrad der Kante ist stark abhängig vom Aufkantgrad.

Auf diesem Hintergrund und auf Grund von Erfahrungen und Bildanalysen lassen sich einige Gesetzmäßigkeiten für den Aufkantwinkel feststellen.

Kantwinkel und Effekte

10 Grad: erst geringe Carvingeffekte
 20 Grad: die genetische Sperre für starke Kurvenlogen steht an
 30 Grad: schon gute Ergebnisse für Taillierung und Flex
 45 Grad: optimale Effekte der Taillierung und des Flexes.
 60 Grad: und mehr stehen im Dienste des Haltes und der Kompensierung der Kurvenkräfte und der Kurvenlage
 75 Grad: und mehr bringen boot- out-Risiko

Da die Wirkung der Kante auch abhängig ist vom Zustand der Kante, Anfänger und Gelegenheitsfahrer aber nur geringe Kantwinkel erzielen, muss für sie formuliert werden:

Gerade wenn man wenig aufkantet, braucht man einen gutes Wirkungsgrad der Kante.

Deshalb:

Anfänger, Gelegenheits- und Handicap-Fahrer brauchen eine optimale Kante. Gute Fahrer können durch den Aufkantwinkel den Zustand der Kante kompensieren.

3. Aufkantmöglichkeiten

Eine erste Auflistung brachte bereits der amerikanische Biomechaniker Twar Tokens (Uni Reno / Nevada) in den 80-er Jahren. Ich bewerte und ergänze die einzelnen Möglichkeiten.

Kanten aus / als	Effekte / Vollzug	Bewertung
dem Sprunggelenk	Sehr geringe Effekte	methodisch wenig interessant
dem Kniegelenk	sehr schnell, sehr stark	gesundheitliche Bedenken
der Hüfte – Hüftkniek mit Torsion	leicht, effektiv	nicht verwertbar bei hohen Kurvendrücken
der Hüfte – Hüftcanting mit Diagonal-/Frontalposition	optimal	Standard im Rennlauf und beim Racecarving
dem Kopf – Kopfeigung	gering, aber überraschend	vor allem im Rahmen der Reflexe einsetzbar
der Gesamtkörperneigung	leicht, unständlich	große Wege, verzögertter Auschnitt
dem Oberkörper tauchen	leicht, schnell, extrem	Standard für Hand- und Bodycarven, Vermeidung boot-out

4. Programm für Kantentraining

Voraussetzungen:

Offene Skiführung notwendig. Seitrutschen und Girlandenformen können auch schmalspurig ausgeführt werden.

Innenkilbelastung für sehr hohes Aufkanten von großer Bedeutung.

Die biologische Sperre von 20 Grad (Berni Spiegel) für eine größeren Kurvenneigung muss durch gezieltes Training überwunden werden.

Trainingsmöglichkeiten:

Schussfahren mit leichten Ankanten einmal rechts – einmal links

Alle Auslöseformen für Seitrutschen der Rotations- und Beinspieltechnik:

- Flachstellen – Aufkanten – Flachstellen durch Kniearbeit
- Kantenlösen durch Fersenschub
- Seitrutschsalom durch Vor- und Rücklagen

Alle Girlandenformen der Rotations- und Beinspieltechnik:

- Girlande mit reinem Aufkanten und Flachstellen
- Fersenschubgirlande
- Sprunggirlande
- Sternngirlande

Zwei Spielschwünge

- Monozopf (Ski-Tricks Nr. 63) (siehe folgend)
- Eisenbahnerschwung (Ski-Tricks Nr. 18) (siehe folgend)

Jegliches Training für Hand- und Bodycarven ideal

Boot-out-Training als Übergang vom Hüft- und Beincanting zur Gesamtkörperneigung oder zum Hineintauchen des Oberkörpers günstig

Anschauliche Hinweishilfen für starkes Kanten geben:

- „Lehn' dich an den Hang an.“
- „Klapp' deine Ski hoch.“
- „Gib dem Hang die Sporen.“
- „Man soll von unten die Firmenlogos auf dem Skibelag sehen.“



THEMA:

DEUTSCHER SKILEHRPLAN (2001)

BEWEGUNGSEXPERTE

Grundlegende Aspekte zur Bewegungstechnik des Skilaufens und Snowboardens

- Hauptfunktionen
- Grundvoraussetzungen
- Grundfunktionen
- Aktions- und Bewegungsspielräume
- Die neue Skifahrtechnik



1. Hauptfunktionen

Alpiner Skilauf und Snowboarden

- auf einer schiefen Ebene abfahren und dabei Bewegungsgeschwindigkeit und Bewegungsrichtung beeinflussen und kontrollieren
- Hauptfunktionen: - Schußfahren (Gleiten), Bremsen
- Kurvenfahren (Schwingen)
- Springen + Tricksen

Ziel des Schwingens bzw. Kurvenfahrens

- gezielte, kontrolliert gesteuerte Änderung der Bewegungsrichtung

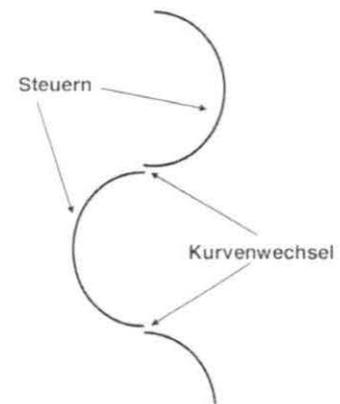
Besonderheit beim Skifahren:

Bogenfahren = Fahren auf den Innenkanten beider Skier
Schwingen bzw. Kurvenfahren = Fahren auf der Außenkante des Innenskis und auf der Innenkante des Außenskis

Phasen beim Schwingen bzw. Kurvenfahren

- **Steuern**
auf der Kante die vorherige Kurve fahren
- **Kurvenwechsel - Auslösen**
 - a) in die neue Bewegungsrichtung hineindrehen, indem der Ski bzw. das Board entlastet und flach gestellt wird, Umkanten
 - b) direktes Umkanten von Ski oder Board (ohne Drehbewegung)
- **Steuern**
der Schwung bzw. die Kurve wird auf der Kante zu ende gefahren

⇔ **Phasenverschmelzung** ⇔

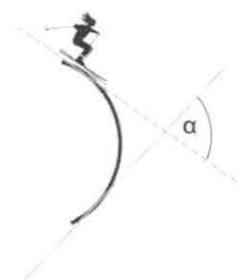
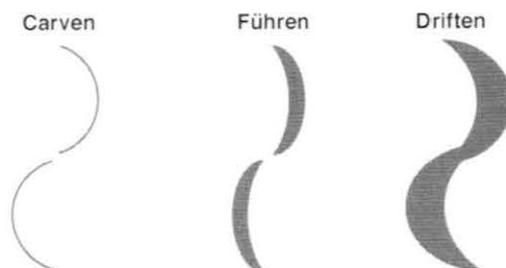


Kernbereich des Skifahrens und Snowboardens

KURVENFAHREN

- Als Kurve wird die Fahrt auf einer gekrümmten Bahn bezeichnet, die auch als Teil eines Kreises aufgefasst werden kann.
⇒ große, mittlere, kleine Kurvenradien
- Vollständige Kreise werden i. d. R. nicht gefahren
- Kurvenwinkel = das Ausmaß der Richtungsänderung
„Wohin zeigt der Ski bzw. das Board zu Beginn der Kurve, wohin am Ende?“

KURVENQUALITÄT



2. Grundvoraussetzungen und Grundfunktionen

Wichtige Grundvoraussetzung

→ Körperposition

Immer die Körperposition wählen, die die notwendigen Aktionen für die Grundfunktionen Belasten, Kanten und Drehen optimal ermöglicht.

Ziel ist es, für die jeweilige Situation die entsprechende Körperposition auf dem Gleitgerät einzunehmen und diese Position immer wieder im Gleichgewicht zu halten.

Wichtige Grundfunktionen

→ Kanten

den ganzen Körper oder Teile des Körpers zur Seite kippen
Bewegungen **um die Ski- bzw. Boardlängsachse**

→ Belasten

die Last des Körpers nach vorne oder hinten verlagern (= Horizontalbewegung)

die Last des Körpers nach oben oder unten verlagern (= Vertikalbewegung)

die Last des Körpers auf die linke oder rechte Seite verlagern (= Horizontalbewegung)

Bewegungen **entlang der Ski- bzw. Boardlängsachse** und der **Körperlängsachse**

→ Drehen

den ganzen Körper oder Teile des Körpers um die Körperlängsachse drehen

Bewegungen **um die Körperlängsachse**

3. Aktions- und Bewegungsspielräume (Tools)

Tools - Grundlegende Bewegungsmöglichkeiten auf und mit dem Gleitgerät –

Bezugssystem: Längsachse des Geräts und des Körpers

Kantbewegung	Bewegungen um die Ski- bzw. Boardlängsachse verändern die Ski-/Boardlage (Kantwinkel) und die Kurvenlage (des Körpers): Aufkanten – Abkanten – Flachstellen – Umkanten - Tordieren
Belastungsverteilung (Horizontalbew.)	Bewegungen entlang der Ski- bzw. Boardlängsachse verschieben den KSP über der Ski-/Boardfläche zwischen vorne und hinten, Nose und Tail: Vorlage – Mittellage - Rücklage
Vertikalbewegung	Bewegungen entlang der Körperlängsachse bewirken das Annähern des KSP an den Ski bzw. das Board oder sein Entfernen: Druck vermindern – Druck halten – Druck erhöhen
Drehbewegung	Bewegungen um die Körperlängsachse erzeugen Drehmomente zwischen Rumpf und Ski bzw. Board und dadurch zwischen Gleitgerät und Schnee: Vorausdrehen – Mitdrehen – Gegendreihen - Nachdrehen

TURIs - Ausprägungen der Tools = Bewegungsspielräume

-  **Timing** → Wann, wie lange ... ?
-  **Umfang** → Wie weit ... ?
-  **Richtung** → Wohin ... ?
-  **Intensität** → Wie kraftvoll, wie schnell ... ?

4. Die neue Skifahrtechnik

Optimales, ausdrucksstarkes Kurvenfahren bedeutet:

- ⊙ Perfekte Steuerqualität
z.B. schneide deine Kurve wie mit dem Messer
- ⊙ Minimieren der Tempowechsel
z.B. Kurveneinfahrt und Kurvenwechsel ohne Verzögerungen durchfahren
- ⊙ Kurvenfahren mit Spannen und Entspannen
z.B. Kontrastfahren mit hoher und geringer Muskelspannung

... und dies alles mit unterschiedlichem Tempo, Radius, in unterschiedlichem Gelände



Fotos: DSLV, Mayer Michael

Skitechnische Merkmale für hochwertiges Kurvenfahren

Grundsätze

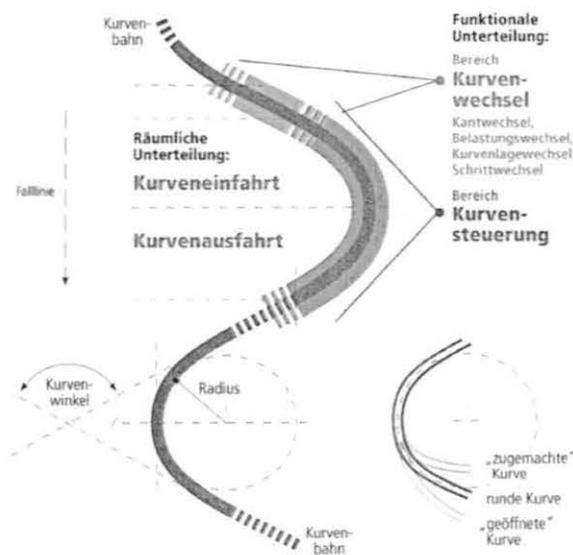
- Dem Kurvenverlauf angepasste rhythmische Bewegungen sowie sportlich, dynamisch und fließende Fahrweise.
- Die Grundposition ist gekennzeichnet durch leichte Beugung von Fuß-, Knie- und Hüftgelenken, die Ski werden parallel geführt, die Arme befinden sich seitlich vor dem Körper
- Die Skienden folgen der Bahn der Skispitzen.

Kurvenwechsel

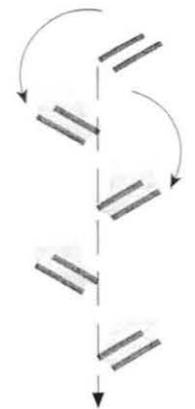
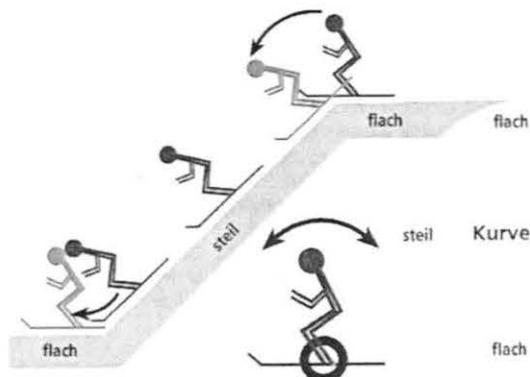
- Der Körperschwerpunkt bewegt sich zum Kurvenwechsel nach vorne.
- Die Bewegungen werden aus dem Beinen initiiert.
- Druckaufbau so früh wie möglich auf der Innenkante des neuen Außenski.

Kurvensteuerung

- Die Knie und das Becken werden seitwärts in Richtung Kurvenmitte ohne Verwindung bewegt.
- Der Oberkörper gleicht aus, um optimal zu belasten.



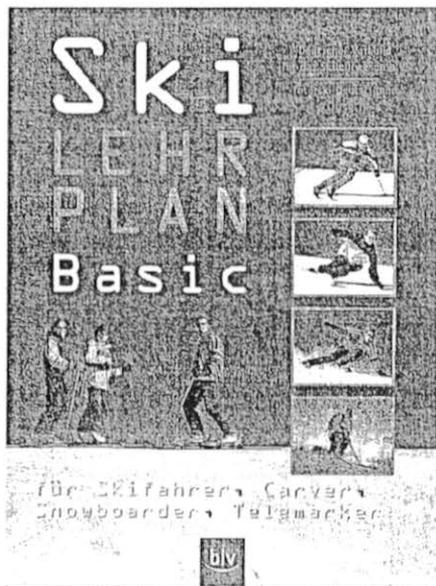
Skienden verfolgen die Bahn der Skispitzen



Driften mit starkem Drehen = "Scheibenwischer"

Quelle:

Deutscher Verband für das Skilehrwesen (2001) (Hrsg.). *Skilehrplan Basic*. München: BLV.
(Auszüge der S. 19 – 28)



Das Grundgefüge aller Bewegungen

Fast alle Bewegungen beim Schneesport sind wie viele andere sportliche Bewegungen kompliziert, weil sie aus mehreren Einzelbewegungen bestehen und diese meist sehr genau aufeinander abgestimmt sein müssen. Stimmt die Abstimmung der Einzelbewegungen, passen also die Bewegungen der einzelnen Körperteile zueinander, muss noch die Anpassung der Gesamtbewegung auf die Rahmenbedingungen berücksichtigt werden. Kriterien wie Könnenstand, Material, Kundenmotiv, ... sind hier

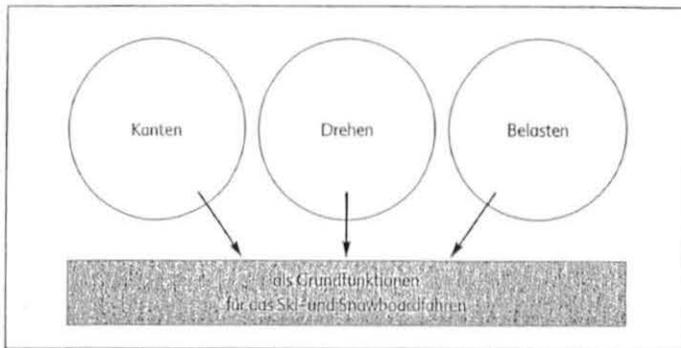
ausschlaggebend. Wie aber kann sich der Skilehrer helfen, um aus der Fülle der zu berücksichtigenden Informationen nicht in ein Durcheinander hinsichtlich seiner Unterrichtsplanung zu gelangen? Er kann es, wenn er sich das im Folgenden komprimiert dargestellte Wissen um den funktionalen Aufbau aller schneesportlichen Bewegungen zu Eigen macht. Er wird dann seinen Unterricht gut strukturieren und diese Struktur seinen Kunden auch gegebenenfalls transparent präsentieren können.

10 von 93



Was sind die grundsätzlichen Mechanismen beim Skifahren?

Kanten, Drehen und Belasten als Grundfunktionen des Ski- und Snowboardfahrens – ohne sie funktioniert nichts.



Für das Skifahren, Snowboarden und Telemarken stellen wir in diesem Basislehrplan das Grundgefüge vor, das auf den Grundfunktionen, den zugehörigen Aktionen und ihren Bewegungsspielräumen beruht.

Grundfunktionen:

Wie beim Autofahren das Kuppeln, Schalten, Gasgeben und Steuern so sind beim Ski- und Snowboardfahren das Kanten, Drehen und Belasten die grundlegenden Vorgänge, die man beherrschen muss, um zielgerichtet fahren zu können. Ohne sie »funktioniert« das Ski- oder Snowboardfahren nicht und deshalb sprechen wir von den **Grundfunktionen**.

Auch Snowboarder und Telemarker sind auf das Kanten zum Kurvenfahren angewiesen.



Aktionen:

Um diese Grundfunktionen realisieren zu können, um also in den vielen Situationen auf der Piste oder im freien Gelände angemessen kanten, drehen oder belasten zu können, muss man **aktiv werden**; man muss die Füße oder die Beine oder den Rumpf oder die Arme bewegen. Zusammengefasst sprechen wir hier von **Aktionen**.

Bewegungsspielräume:

Bei der Herausstellung des grundlegenden Bewegungswissens ist schließlich noch auf den dritten Sachverhalt einzugehen; auf die **Bewegungsspielräume**. Soll man mit einer Aktion, z.B. mit dem Fußkippen, die Grundfunktion Kanten erreichen, dann gelingt dies nie in völlig beliebiger Weise. Es müssen Bewegungsspielräume beachtet werden. Sie bestimmen, wie stark das Kanten sein soll oder wann es zu beginnen oder wieder zu beenden ist, usw. Grundsätzlich muss man bei den Bewegungsspielräumen die **Dynamik**, den **zeitlichen Verlauf** (auch **Timing** bezeichnet), die räumlichen Besonderheiten (auch als **Bewegungsumfang** bekannt) und die **Bewegungsrichtungen** beachten.

Was die Grundfunktionen genauer sein sollen und durch welche Aktionen sie erfüllt werden können, das wird nun in ausführlicherer Weise vorgestellt.

Kanten

Kanten als Grundfunktion heißt, die Kanten von Board oder Ski so einzusetzen, dass mit ihnen oder über sie eine – gezielte – Kräfteinwirkung auf den Untergrund zustande kommt. Angemessen kanten heißt, den Ski oder das Board auf der Schneeeunterlage so zu positionieren, dass der gegebenen Situation und der angestrebten Zielsetzung entsprechend die vom Fahrer entwickelte Kraft auf den Untergrund wirken kann. Dadurch lässt sich z.B. beim Schlittschuhschritt (Skaten) ein beschleunigender Abstoß, mit einer Stemm- oder Pflugstellung ein Bremsen, beim Fahren aus der Falllinie ein Bogentreten und mit tailliertem Ski oder Board ein Kurven, also eine Änderung der Bewegungsrichtung erreichen. Natürlich ist auch durch Kombinationen ein bremsendes oder beschleunigendes Kurvenfahren erreichbar.



Besonders schön zu erkennendes Kanten des Snowboarders

Aktionen, mit denen das Kanten erreicht werden kann:

- Fuß kippen
- Knie einwärts bzw. seitwärts bewegen
- ganzen Körper zur Seite kippen
- Hüfte seitwärts drücken (seitverschieben)

Der Bewegungsexperte wählt je nach Situation diese Aktionsalternativen sinnvoll aus. Dabei können auch Kombinationen möglich sein.

Aufkanten und Umkanten:

In der Praxis hat es sich eingespielt, dass man das Kanten noch ausdifferenziert in ein Auf- und ein Umkanten. Vom Aufkanten wird gesprochen, wenn der Winkel zwischen Schnee und Lauffläche von Ski oder Snowboard, der so genannte Kantwinkel, vergrößert wird. Abkanten bezeichnet das Gegenteil, wenn also beim aufgekanteten Schneegerät der Kantwinkel verkleinert wird. Umkanten ist Abkanten auf der einen und nachfolgendes Aufkanten auf der anderen Seite. Wird eine Kurve eingeleitet oder gesteuert, muss man aufkanten bzw. aufgekantet haben. Wird von einer Kurve zur anderen gewechselt, muss man umkanten.

Beispiele:

Sowohl die Auswahl der oben genannten Aktionen als auch die Erzeugung verschiedener Kantwinkel haben bestimmte, unterschiedliche

Wirkungen zur Folge. Ein starkes Einwärtsbewegen der Knie bewirkt ein starkes Kanten der Ski. Ein hoher Kantwinkel ist die Folge. Wenn jemand gerade eine Kurve fährt und zum Ende der Kurve stärker kanten, dann hat dies zur Folge, dass die Kurve enger wird (man macht die Kurve zu). Dagegen bewirkt ein geringeres Kanten nicht schon eine Fahrtrichtungsänderung (bzw. keine weitere mehr), wohl aber eine Bremskraft. Und daher ist es beim Fahren in der Halbpflug- oder Pflugstellung oder auch beim Seitrutschen richtig, wenn weniger stark gekantet wird. Denn dann bleibt der Fahrer in Fahrtrichtung, er kann aber über das Kanten angemessene Bremskraft erzeugen. Will man beides, muss ein Kanten gewählt werden, das nicht zu stark und nicht zu schwach ist; vom Kurvenfahren mit Driften ist dann die Rede.

Richtig oder angemessen kanten heißt also, die Kante(n) so zu positionieren, dass der gegebenen Situation und der angestrebten Zielstellung entsprechend richtig oder angemessen Kraft zum Kurven oder zum Bremsen oder zum Beschleunigen (oder zu entsprechenden Kombinationen) eingesetzt und übertragen wird.

Drehen

Drehen als Grundfunktion heißt, den Ski oder das Board aus der gegebenen Längsrichtung absichtlich in eine andere Richtung zu bringen.

Richtig oder angemessen drehen heißt infolgedessen, die Ski- oder Boardrichtung absichtlich so zu verändern, dass die neue Längsrichtung der gegebenen Situation und der angestrebten Zielsetzung angemessen ist.

Aktional kann das Drehen des Gleitgeräts hauptsächlich aus den Beinen oder auch aus dem ganzen Körper heraus geschehen. Im einen Fall spricht man vom **Beindreihen**, im anderen Fall vom **Ganzkörperdrehen**. (Man spricht auch von verschiedenen Drehmechanismen.) Ganzkörperdrehen können wir weiter unterteilen in **Vorausdrehen**, **Gegendreihen** und **Blockdrehen**. Beindreihen hingegen wird unterschieden in eine **Drehbewegung nur des**

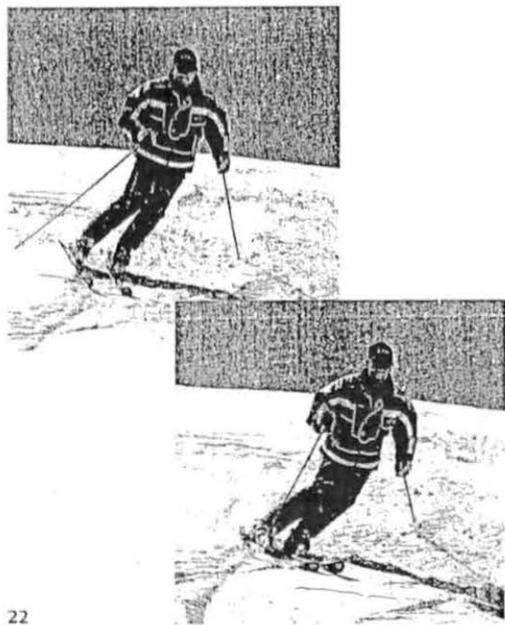
Unterschenkels und des Fußes (bei gebeugtem Kniegelenk) und in eine **Drehbewegung des gesamten Beins**.

Beispiele:

Betrachten wir das Pflugfahren beim Einsteiger. Durch wechselseitiges Drehen von Fuß und Unterschenkel des linken, dann des rechten Beins können kleine Richtungsänderungen im Wechsel zustande kommen. Hier wird also nur mit Beindreihen der ersten Art gefahren. Fahren wir dagegen auf einer planen, gut präparierten, mittelsteilen Piste, dann bietet sich beispielsweise das Vorausdrehen, also eine Ganzkörperdrehung an. Man versucht dabei, den ganzen Körper vorweg schon in die gewünschte Richtung zu drehen, ehe danach auch das Board oder der Ski durch die so genannte Drehimpulsübertragung in diese Richtung gedreht wird. Wenn dabei (oder kurz danach) das Board bzw. die Ski zusätzlich noch aufgekantet und belastet werden, erreicht der Fahrer schließlich die gewünschte Fahrtrichtungsänderung. Wird der Ski z. B. nur auf der Kante geführt, dann fährt er seiner Taillierung nach und dadurch bewegt sich der Fahrer insgesamt in eine neue Bewegungsrichtung, falls Hüfte und Rumpf inkl. Arme sich auch mit dem Ski – und nicht gegen ihn – bewegen (= Blockdrehen).

Die Auswahl der Drehmechanismen und deren Ausführung ist abhängig von den gegebenen Situationen, weil die Gleitgeräte auf die diversen Aktionen unterschiedlich reagieren hinsichtlich Kurvenradius und Kurvenwinkel sowie auch im Hinblick auf die Qualität des Kurvenfahrens.

Drehen durch Beindreihen bringt die Ski weiter aus der Falllinie.



Belasten

Belasten als Grundfunktion heißt, die Last zu verteilen, die durch Gewichtskraft aber auch durch Brems- und Beschleunigungskraft über die Beine auf Ski oder Board wirkt.

Angemessen belastet man dann, wenn man sein Gewicht und die anderen eventuell wirkenden Kräfte so auf die Ski oder das Board bringt, dass mit der entstandenen Verteilung die gegebene Situation oder das angestrebte Ziel angemessen gemeistert werden kann.

Welche Möglichkeiten des Belastens hat man? Für eine klare Struktur unterscheiden wir folgende drei grundsätzliche Belastungsvarianten:

- Last nach vorne, nach hinten verlagern
- Last nach oben, nach unten verlagern
- Last auf die linke, auf die rechte Seite verlagern

Ein Beispiel:

Wird das Gewicht bzw. der Körperschwerpunkt in Bezug zum Gleitgerät bzw. zur Unterlage verlagert, werden unterschiedliche Belastungsverhältnisse auf dem Gleitgerät die Folge sein. Dadurch verhält sich das Gleitgerät beim Ge-

radeaus- oder Kurvenfahren unterschiedlich. Verlagern wir zum Beispiel das Gewicht stark nach hinten, dann wird das Gerät stärker, die Gerätspitze weniger belastet, weshalb bei Pulverschnee das Gerät vorne, wie bei einem guten Boot, über den Schnee kommt und sich so für das Fahren im Powder Vorteile ergeben.

Das Wissen um die unterschiedlichen Belastungsvorgänge und die dadurch entstehenden Belastungsverhältnisse und deren Auswirkungen beim Geradeausfahren und Kurvenfahren macht sich der Bewegungsexperte zu Nutzen, um das Gleitgerät in der jeweiligen Situation optimal funktionieren zu lassen.



Beim Kurvenfahren muss richtig belastet werden.

Zusammenhänge zwischen Kanten, Drehen und Belasten

Die Grundfunktionen sind bisher einzeln behandelt worden, um ihre Bedeutung deutlich herausarbeiten zu können. Sie können beim Geradeaus- und Kurvenfahren mit entsprechender Schwerpunktsetzung auch einzeln trainiert werden. Es gibt jedoch – wie das zuletzt besprochene Beispiel schon andeutete – wichtige Zusammenhänge zwischen den Grundfunktionen.

- Kanten ohne Belasten ist nahezu wirkungslos. Wird gekantet, dann muss auch immer

in bestimmter Weise belastet werden. Je mehr z. B. ein aufgekanteter Ski belastet wird, desto stärker wird er sich durchbiegen und so die bessere Voraussetzung für ein Fahren einer engen, kleinen Kurve bieten.

- Drehen kann dagegen mit und ohne Belasten sinnvoll sein. Um z. B. den Ski ohne großen Arbeitsaufwand zu drehen, sollte man ihn (wegen des Schneewiderstands) nicht belasten; das Bogentreten bietet ein entsprechendes Beispiel. Es führt zu sukzessiv durchgeführten Richtungsänderungen. Anders ist es,

wenn man mit dem Drehen eine kontinuierliche flüssige Richtungsänderung erreichen will. Dann ist zugleich zum Drehen auch noch ein Kanten und ein Belasten auszuführen.

- Führt man mit einem stark taillierten Ski oder Board, dann kann auf das (aktive) Drehen ganz verzichtet werden, weil alleine über ein Kanten und Belasten Kräfte wirken können, die den Fahrer von seiner vorliegenden Fahrtrichtung abdrängen und zu einer gewünschten Richtungsänderung führen.
- Zu erwähnen ist schließlich noch, dass ein kräftiges Drehen und Kanten oder auch ein kräftiges Kanten bei stark taillierten Ski zu einem verstärkten Belasten führt – sicht-

bar z. B. bei einem schlecht gefederten Auto, das bei starkem Kurvenfahren deutlich auf der Außenseite »in die Knie« geht. Kann diese Belastung nicht gehalten werden, dann ist in der Regel ein Ausbrechen aus der Kurve die Folge.

Egal ob Einsteiger, Fortgeschrittener oder Profi, die Grundfunktionen sind die Basis jeglichen Bewegens auf den Gleitgeräten. Sie müssen in jeder Könnensstufe immer wieder trainiert werden. Auch Spitzenfahrerinnen wie Martina Ertl stellen sich in ihrem Training der Aufgabe, die Grundfunktionen möglichst optimal ausführen zu können.

Grundvoraussetzung: Körperposition

Für jeden Autofahrer, jeden Segelflieger, jeden Steuermann oder jeden Kranführer werden Sitze entwickelt, von denen aus die einzelnen Tätigkeiten optimal ausgeführt werden können. Das heißt, man sorgt dafür, dass die Aktionen, die zur Erfüllung der jeweiligen Grundfunktionen zu machen sind, auch durch eine entsprechende Körperposition optimal ausgeführt werden können. Das ist beim Ski- oder Snow-

boardfahren nicht anders. Auch hier muss man dafür sorgen, dass man eine Körperposition sucht, aus der heraus die notwendigen Aktionen so ausgeführt werden können, dass die betreffenden Grundfunktionen optimal erfüllt werden können. Dabei spielen die Gelenke wie Sprung-, Knie-, Hüft- und Schultergelenk die entscheidenden Rollen. Veränderungen in diesen Gelenken beeinflussen auch hier die Funktionsweise der Gleitgeräte ebenso wie die Reihenfolge der Ausführungen. Dies wird bereits beim Schussfahren deutlich: Drücke den Unterschenkel sehr stark gegen die Zunge des Schuhs und löse dann wieder den Druck. Im Gegensatz dazu beuge den Oberkörper bei gestreckten Beinen sehr stark nach vorne. Welche Folgen spürt man bei der Belastung und beim Gleiten?

Betrachtet man z. B. eine Abfahrtschocke, so sind Knie- und Hüftgelenk stark gebeugt, die Stöcke unter die Achseln geklemmt, die Arme vor dem Kopf und der Rücken leicht gekrümmt.

optimalen Lösung der jeweiligen Situation die dementsprechende Körperposition auf dem Gleitgerät einnehmen und diese Position immer wieder im Gleichgewicht halten. Regulation heißt das Zauberwort. Eine Normposition für alle möglichen Situationen kann es nicht geben.

Denkt man hingegen ans Kurvenfahren ohne Stöcke mit extremer Kurvenlage, fährt man mit einer sehr aufrechten, hohen Körperposition. Der Körper liegt fast gestreckt in der Kurve, trotzdem ist eine geschnittene Fahrweise möglich. Bei allen Aufgabenstellungen und Fahrweisen sollte allerdings **das oberste Ziel** sein: Zur

Bewegungswissen im Überblick (Checklisten)

Um sich gewissermaßen auf einen Blick über die vielen Facetten des Kurvenfahrens zu informieren aber auch, um seinen Wissenstand prüfend abzuchecken, kann man die folgenden Schaubilder benutzen. In ihnen werden die für die Grundfunktionen Belasten, Kanten und Drehen möglichen Aktionen (auf Ski bezogen) aufgelistet, und zwar sowohl für das Kurven(steuern) als auch für den Kurvenwechsel.

Checkliste: Kurve einleiten bzw. wechseln

Es werden im Wesentlichen 2 Qualitäten der Ausführung unterschieden:	
Spur in Spur (Kurvenschneiden)	oder
Andrehen (Kurvendriften)	
Umkanten	
<ul style="list-style-type: none"> – eher beinorientiert – eher ganzkörperorientiert 	
Drehen	
(... da es sich beim Kurvenwechsel um ein sehr kurzes Zeitfenster handelt, sind unten genannte Aktionen nur im Sinne von Impulsgebungen zu verstehen.)	
<ul style="list-style-type: none"> – Ganzkörperdrehen – Gegendrehen – Vorausdrehen 	
Belasten / Belastungswechsel	
<ul style="list-style-type: none"> – Innen- / Außen-Ski (horizontal) Umlasten / Umsteigen / ohne – Vor / Rück Anpassung Neutrallage zur Unterlage – Hoch / Tief (vertikal) Vertikalbewegungen (KSP verändert sich zur Unterlage) Vertikalanpassungen (Gelenkwinkelveränderungen der Beine) 	

Checkliste: Kurve steuern

Es werden im Wesentlichen 2 Qualitäten der Ausführung unterschieden:	
Carven	oder
Steuern mit Driftanteil	
Kanten	
<ul style="list-style-type: none"> – Kniebewegung (Voraussetzung: gebeugtes Bein) eher regulierend, dynamisch eher statisch – Fußkippen eher regulierend, dynamisch eher statisch – Kippen des ganzen Körpers eher regulierend, dynamisch eher statisch – Seitverschiebung der Hüfte 	
Drehen	
<ul style="list-style-type: none"> – Ganzkörperdrehen – Blockdrehen – Vorausdrehen – Beindrehen 	
Belasten	
<ul style="list-style-type: none"> – Innen / Außen (horizontal) Belastungsverteilung Innen- / Außen-Ski – Vor / Rück Belastungsverteilung Skispitzen / Skienden – Hoch / Tief (vertikal) Beugen / Strecken 	

**Grund-
funktionen**

Tools

Aktionen

**+ Bewegungs-
spielräume**

Belasten

Belasten, Entlasten,
Belastungswechsel

**Vertikal- / Horizontal-
bewegungen**

(Last nach oben/ unten,
vorne/zurück, rechts/links
verlagern)

Beine beugen,
Beine strecken,
Oberkörper, Arme,
Knie verlagern
(nach links/rechts
usw.)

Richtung
Timing
Dynamik
Umfang

Kanten

Auf- / Umkanten

Kippbewegungen

Fußkippen
Kniekippen
Körperkippen
Hüfte seitwärts

Richtung
Timing
Dynamik
Umfang

Drehen

Drehbewegungen

Beinedrehen
Ganzkörperdrehen

Richtung
Timing
Dynamik
Umfang

Paralleles Kurvenfahren

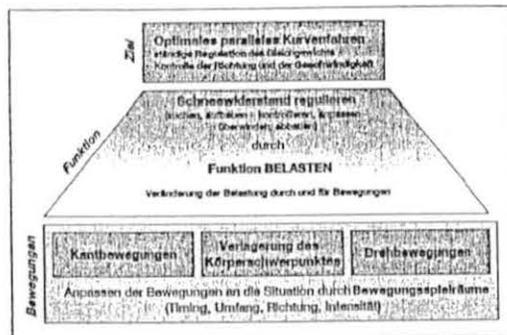
Die Grundtechnik des Skifahrens ist das parallele Kurvenfahren. Dabei werden die Ski durchgängig in paralleler Stellung geführt. Beim parallelen Kurvenfahren müssen wir sowohl die Richtungsänderung der Ski als auch die Geschwindigkeit kontrollieren. Dabei müssen wir uns im Gleichgewicht befinden. Der Gleichgewichtszustand wird durch äußere Einflüsse und sich ändernde Kräfte laufend verändert, d. h. wir müssen uns ständig an die Situation anpassen, um im Gleichgewicht zu bleiben.

Um Richtung und Tempo der jeweiligen Situation anzupassen, müssen wir den Schneewiderstand nutzen und kontrollieren. Der Schneewiderstand bildet ein Widerlager gegen unsere Ski. Ohne Schneewiderstand können wir keine Kurven fahren. Das heißt, wir müssen den Schnee-

widerstand zu Beginn einer Kurve suchen und aufbauen, wir müssen den Schneewiderstand während der Kurve halten und feinfühlig anpassen und wir müssen den Schneewiderstand abbauen bzw. überwinden, um in die nächste



Schneewiderstand



Zusammenhang zwischen parallelem Kurvenfahren, Funktion Belasten, Aktionen und Bewegungsparametern

Kurve zu gelangen. Dies erreichen wir, indem wir den Körperschwerpunkt verlagern, die Skikanten und drehen und damit die Belastung der Ski regulieren.

Funktion Belasten – Schneewiderstand kontrollieren

Alle Bewegungen beim Skifahren, wie zum Beispiel Kant- oder Drehbewegungen, führen zu einer Veränderung der Skibelastung und damit zu einer Veränderung des Schneewiderstandes. Somit ist die Belastung die wesentliche Funktion beim Skifahren, die es optimal für die jeweilige Situation zu dosieren gilt.

Die Belastung der Ski wird durch das Gewicht des Skifahrers, die Hangneigung und die Ge-

schwindigkeit sowie die während der Fahrt wirkenden Kräfte bestimmt.

Die Kräfte und deren Wirkrichtung ändern sich ständig während der Kurvenfahrt und damit muss auch die Belastung angepasst werden. Grundsätzlich versuchen wir, die Ski immer »mittig« zu belasten. Die Kräfte sind dabei nach vorne und nach hinten gleich verteilt. Wir haben das Gefühl, dass wir auf der ganzen Fußsohle stehen und uns nur beim Wechsel leicht nach vorn auf den Ballen bewegen. Ausnahme sind Schnearten wie Bruchharsch oder tiefer Sulzschnee. Hier belasten wir den Ski etwas mehr Richtung Ende, da sonst die Gefahr des Abtauchens der Spitzen sehr groß ist.

Körperschwerpunkt verlagern

Den Körperschwerpunkt (KSP) stellen wir uns so vor, dass unsere gesamte Körpermasse in diesem Punkt konzentriert ist. Je nachdem, welche Position und Haltung wir einnehmen, befindet sich der KSP an einer anderen Stelle. Wenn wir zum Beispiel aufrecht stehen, befindet sich der Körperschwerpunkt ungefähr im Bereich unseres Bauchnabels.

Bewegen können wir uns grundsätzlich in Skilängsrichtung (vor und zurück), quer zum Ski (nach innen und außen), im Abstand zum Ski (nach oben und unten) sowie rotierend um die Körperlängsachse.

Wir bewegen uns in unseren Gelenken, beim Skifahren vor allem in Fuß-, Knie- und Hüftgelenken, aber auch in der Wirbelsäule oder in den Arm- und Schultergelenken. Je nachdem, wie wir die Gelenkwinkel zueinander einstellen, verändert sich unsere Körperposition. Wir stehen aufrechter oder gebeugter, wir haben Vor- oder Rücklage oder wir kanten die Ski, weil wir z. B. den Unterkörper (Beine und Becken) seitwärts verschoben haben und der Oberkörper ausgleicht.

Die Bewegungsrichtungen überlagern sich beim Kurvenfahren je nach Situation. Je nachdem, wie

schnell eine Bewegung erfolgt, kommt es zu einer zusätzlichen Be- und Entlastung der Ski. Als Grundposition nehmen wir beim Skifahren eine leicht gebeugte Position ein, sodass wir in alle Richtungen Bewegungsreserven haben. Der Unterschenkel ist leicht nach vorn geneigt, die anderen Gelenke passen sich an, sodass wir eine mittige Skibelastung erreichen. Können die Ski durchgängig parallel geführt werden, dann haben wir den KSP richtig positioniert. Die Arme werden seitlich vor dem Körper geführt.

Kantbewegungen

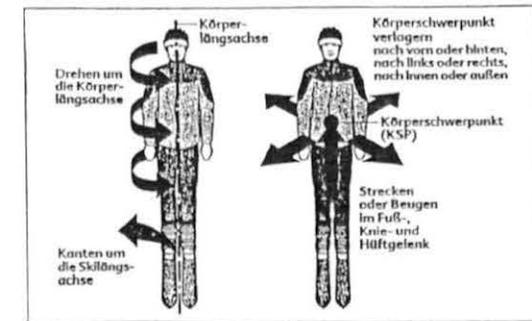
Durch die Kantbewegungen verändern wir den Kantwinkel, den Winkel zwischen Ski und Unterlage. Wir kanten auf, ab oder um, indem wir die Ski um ihre Längsachse kippen. Dies können wir bewerkstelligen durch eine Bewegung der Knie, des Beckens oder des Gesamtkörpers. Trotz eingeschränkter Bewegungsmöglichkeiten im Schuh wird auch durch das Fußgelenk der Kantwinkel reguliert.

Beim Kurvenfahren treten diese Kantbewegungen meist in Mischformen auf, dennoch können wir einige Regeln festhalten:

- Wenn wir den Kantwinkel schnell verändern wollen, wie z. B. bei kurzen Radien mit hoher Frequenz, nutzen wir überwiegend das Knie-

Auch bei den Drehbewegungen lassen sich einige Regeln formulieren.

- Je schneller die Richtung geändert werden soll, desto mehr werden wir Bewegungen in den Beinen ausführen, der Oberkörper wird ruhig gehalten.
- Um den Ski erstmalig in ein Driften zu bringen, können wir den Oberkörper einsetzen. Das Abbremsen der Bewegung und das Verhindern des Übersteuerns sind dabei schwieriger, das gilt vor allem bei glatter Unterlage.



und Fußgelenk. Dabei müssen die Gelenke gebeugt sein.

- Um bei hoher Kurvengeschwindigkeit die auftretenden Kräfte aufnehmen zu können, bauen wir den Kantwinkel vorwiegend über das Becken oder den Gesamtkörper auf. Dabei wird das Innenbein deutlich stärker gebeugt als das Außenbein.

Drehbewegungen

Mit einem Drehimpuls können wir die Ski stärker drehen als ein Fahren nur über die Kante zulassen würde. Wir verstärken also das Driften, indem wir uns um die Körperlängsachse drehen. Der Drehimpuls kann aus dem Oberkörper, aus dem gesamten Körper oder aus den Beinen erfolgen und wird auf den Ski übertragen. Erfolgt das Drehen aus den Beinen, dann bildet der Oberkörper ein Widerlager, gegen das sich die Beine bewegen. Wichtig ist, dass die Ski weniger belastet sind, sodass sie eine solche Bewegung zulassen: Der Kantwinkel muss daher geringer sein als beim schneidenden Fahren.

Haben wir eine Drehbewegung eingeleitet, müssen wir die Bewegung regulieren, um die Ski nicht zu überdrehen. Das heißt, dass wir ständig den Kantwinkel, die Belastung der Ski und damit auch die Auswärtsbewegung der Skienden kontrollieren.

Der Ski kann auch ins Driften gebracht werden, ohne dass eine aktive Drehbewegung durch den Skifahrer erfolgt.

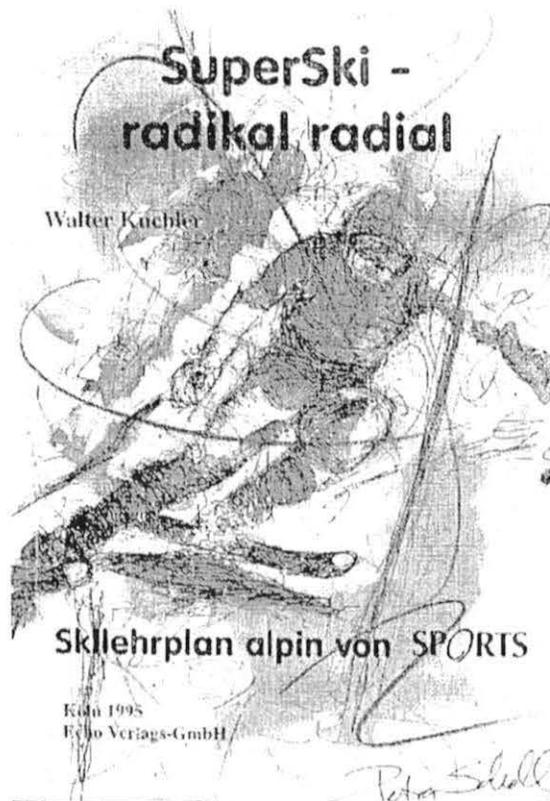
In diesem Fall verlagern wir den Körperschwerpunkt beim Kurvenwechsel nach vorne und kurveneinwärts. Dadurch beginnt der Ski bereits die Richtung zu ändern.

Im weiteren Kurvenverlauf verlagern wir unseren Schwerpunkt über die Skimitte und kontrollieren dadurch das Driften der Ski.

Links: Körperlage: Rück-, Mittel- und Vorlage
Mitte: Körperstellung: tiefe und hohe Stellung
Rechts: Grundposition

Quelle:

Kuchler, W. (1995). *SuperSki - radikal radial. Skilehrplan alpin von SPORTS*. Köln: Echo. (Auszüge der S. 47 – 53)



Die Radial- bzw. Carvingtechnik nach *SPORTS*

II. DIE RADIALTECHNIK

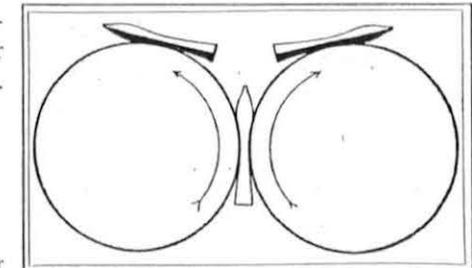
1. Radialtechnik einfach - die Grundstruktur der Radialtechnik
2. Über- und Untersteuern des Skiradius
3. Radialtechnik raffiniert - die Radialtechnik auf hohem Niveau
4. Radialtechnik in der Ausprägung der Renndisziplinen
5. Varianten in der Radialtechnik

**1. RADIALTECHNIK EINFACH -
DIE GRUNDSTRUKTUR DER RADIALTECHNIK**

Aufbau des Kurvenradius auf dem Skiradius. Fahren und Schneiden des Schwunges auf der Kante von Anfang an.

Mit frühem Schritt und vorherigem Kantenwechsel auf der Skitaille um die Kurve fahren. Das ist das ganze Geheimnis.

Schwingen in der Radialtechnik ist einfach!



Schematische Darstellung der bogenlaufenden Wirkung des gekanteten Ski. C. J. Luther 1914

Der Vorgang stimmt mit der Motorik des Gehens und Laufens überein, wie keine andere Skitechnik bisher. Schrittbewegung und Koordination der gesamten Bewegung sind wie beim Kriechen und beim ersten Umdrehen des Säuglings. Darum ist unser Alltagskönnen an Bewegung leicht auf die Ski zu übertragen und diese Technik leicht zu erlernen. Das Erlernte bleibt auch sicherer Besitz.

Schwingen in der Radialtechnik ist einfach und effektiv!

Diese Technik ist ganz auf die Bauweise und die Fahreigenschaften des Ski aufgebaut. Der Ski wird optimal genutzt. Wir übertragen die Hauptaufgaben des Schwingens unserem Ski. Skieigenschaften und Fahrtechnik harmonie-

ren optimal. Der Ski nimmt uns Arbeit ab und erlaubt uns obendrein Dinge, die es bisher nicht gegeben hat. Außerdem kommt schon unsere Alltagskondition voll zur Geltung.

Schwingen in der Radialtechnik ist einfach und effektiv und verträglich!

Wie in keiner anderen Technik verlaufen unsere Bewegungen in Bahnen, die natürlich und verträglich sind. Unsere Gelenke und unser Bewegungsapparat werden auf keine widersinnige Art beansprucht. Unsere Kraft, unsere Schnelligkeit und unsere Ausdauer werden nicht durch schwierige und verquere Körperhaltungen und Fahrpositionen blockiert.

Die Grundtechnik in vier Punkten:

- ◆ Schrittwechsel vor dem Schwung
- ◆ Kantenwechsel vor dem Schwung
- ◆ Frontale Fahrposition
- ◆ Kreuzkoordination

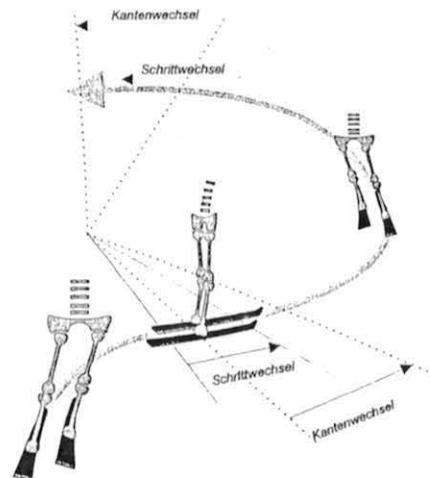
Schrittwechsel vor dem Schwung

Bringe den kommenden Innenski rasch nach vorne.

Die allererste Aktion in der Radialtechnik ist der Schritt. Der bisherige Talski und kommende Innenski wird rasch nach vorne geschoben oder gesetzt. In allen bisherigen Techniken vollzog sich der Schrittwechsel erst kurz vor oder in oder nach der Fallinie.

Kantenwechsel vor dem Schwung

Kippe mit der Hüfte über die Ski hinweg ins Schwungzentrum.



Auch diese Aktion, die eng an den Schrittwechsel anschließt, kommt noch vor dem Beginn der Kurve.

In allen bisherigen Techniken kam es erst im Verlaufe der Drehung zum Umkanten.

Frontale Fahrposition

Bleibe mit dem Körper in Fahrtrichtung.

Der Körper, abzulesen an der Schulterachse, wird weder in noch gegen die Fahrtrichtung gedreht. Die Hüfte steht, so wie die Ski stehen.

In allen bisherigen Techniken drehte der Körper den Ski voraus oder drehte gegen die Ski. Die Hüftachse war in die Drehung einbezogen.

Kreuzkoordination

Bewege die Arme diagonal gegen den Schritt der Beine.

Im Ausmaß des Schrittes oder noch stärker pendeln die Arme jeweils zum gegenüberliegenden Bein.

In der Rotationstechnik schwang der Außenarm vor und wurde für eine Impulsübertragung abgebremst. In der Beinspieltechnik agierten die Arme - blockiert und symmetrisch gehalten - mit der Hüftachse oder werden neuerdings frontal gehalten.

**Formel für die Radialtechnik:
Schritt - Kippen - Fahren**

Lernen und Trainieren:

Wir verzichten hier ausnahmsweise auf Einzeltips und verweisen auf unsere systematischen Anleitungen in Teil III. Dort finden Sie Vorgehensweisen für Einsteiger wie für Umlerner.

Für den Lernenden bieten wir drei Wege an:

- ⇒ die „Drei-Schritt-Methode“
- ⇒ das „Schrittbogen-Modell“
- ⇒ den Weg über den Schwungfächer

Sie werden ausführlich im Methodenteil dargestellt. Dazu sollte man sich die vielen weiteren direkten Wege kritisch anschauen. Am interessantesten davon scheinen heute die Zugänge über spezielle Ski zu sein. Für Umlerner bieten sich ebenfalls inzwischen erprobte Wege an. Aber auch sie können die drei Modelle versuchen.

Als spielerische Aufgabenstellung bieten wir hier noch einen klassischen Spielschwung an. Der „Skizirkus“ empfahl schon 1984 den Eisenbahnerschwung als Radialschwung:

„Exakt wie auf Schienen gleitet der Fahrer einmal auf den beiden rechten, dann auf den beiden linken Kanten. Eine geradlinige, wenn auch geringe Richtungsänderung ohne jedes Rutschen.“ (Skizirkus Nr. 31, Ski-Tricks Nr. 18)

Die Voraussetzungen für das Gelingen

Was das Schwingen erleichtert:

Vor allem im Lernstadium sollte man einige Rahmenbedingungen beachten:

- ◆ Einhalten einer Grundgeschwindigkeit
- ◆ Fahren in offener Skistellung
- ◆ Verzicht auf Stockeinsatz
- ◆ Optimaler Zustand der Ski

Einhalten einer Grundgeschwindigkeit

Jegliches Schwingen bedarf einer gewissen Fahrtwucht. Wird man sehr langsam, dann muß man zum Stemmen übergehen oder eine Schwungtechnik mit flacher Skiführung bei der Auslösung wählen.

Fahren in offener Skistellung

Für die Radialtechnik bei langsamerer Geschwindigkeit notwendig, bei höherer empfehlenswert.

Basiswissen Skiführung offen oder geschlossen

Argumente für und wider:

Offene Skiführung:

- | | |
|----------------------------|---------------------------------|
| * leichter überhaupt | * leichterer Kurvenanschnitt |
| * Krafteinsatz besser | * Unabhängigkeit der Beine |
| * Balance über Standfläche | * insgesamt sportlicher |
| * bei Tempo automatisch | * bei hohen Kräften automatisch |

Geschlossene Skiführung:

- * immer noch verbreitetes und legitimes ästhetisches Ideal
- * gleichzeitiges Umkanten und Drehen der Ski (wichtig für klassisches Wedeln)
- * kraftvolle Blockbildung der Beine bis mittlere Beanspruchung
- * raffinierte Balance des Schwerpunktes über einer kleinen Standfläche

Verzicht auf Stockeinsatz

Wenigstens in der Lernphase oder beim Umlernen sollte man auf den Stockeinsatz verzichten. Wenn man ihn später haben will, so sollte der Stock leicht nach hinten erst während oder nach dem Schrittwechsel eingesetzt werden.

Optimale Skipflege

Sie ist für jede Technik wichtig, für die Radialtechnik sogar von entscheidender Bedeutung. Vor allem muß die Kante scharf und nicht oder kaum abgenommen (vorne und hinten gerundet) sein. Außerdem muß der Ski gut gleiten.

Was man vermeiden sollte:

- ◆ Verdrehungen des Körpers
- ◆ Hochbewegungen zur Schwungeinleitung
- ◆ Andrehen der Ski
- ◆ Kanten aus dem Oberkörper oder den Knien



geringes Aufkanten und geringe Selbstführung der Ski durch Hochbewegung. Kanten aus dem ganzen Körper

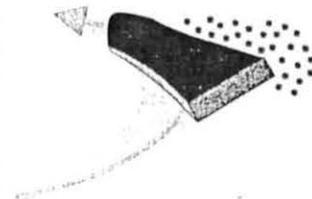
II. DIE RADIALTECHNIK

Keine Verdrehungen des Körpers

Das würde die gute Kantenführung und die Kraftentfaltung beeinträchtigen. Stehen Sie jeweils in Fahrtrichtung wie ein Gewichtheber.

Keine Hochbewegungen zur Schwungeinleitung

Wenn Sie vor dem Schwung hochgehen, um die Ski anzudrücken oder um den Bewegungsspielraum für eine Ausgleichsbewegung zu gewinnen, so ist das in Ordnung. Wenn Sie aber Hochgehen um den Ski flach zu stellen und zu drehen, dann haben Sie mit der Radialtechnik nichts mehr gemein. Die Kantenführung und das Fahren auf der Taillierung sind verloren.

**Basiswissen Hochentlastung**

Die im Deutschen Skilehrplan zum Dogma erhobene Vertikalbewegung wird in anderen Ländern seit Jahrzehnten kritisch gesehen. Das polnische Referat beim Interskikongreß 1983 in Sexten (Italien) befaßt sich mit der Hochentlastung und stellt dessen Wert in Frage. Trotz der sprachlichen Unzulänglichkeiten in der offiziellen Übersetzung werden hier die entscheidenden Schwachpunkte sehr gut herausgestellt:

„Die Hochentlastung durch vertikales Balancieren des Körperschwerpunktes ... hat zur Folge:

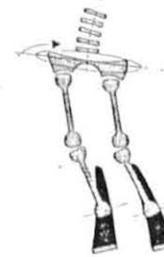
- den **verkleinerten Kanteneinsatz**, der im krassen Widerspruch zu der modernen Schi-technik steht
- die **Gleichgewichtsstörungen** und unerwünschte Labilität der ununterbrochenen Einheit Schiläufer-Schneeunterlage
- den **verlängerten Reaktionsweg** zwischen dem Impuls und dem gewünschten Rotationseffekt
- die verschlechterten Bedingungen bei den aneinanderfolgenden schnellen und präzisen Schwüngen und infolgedessen ein **intervales 'Hinüberwalzen'** des Schiläufers von einem zu dem anderen Schwung, was der Arbeit des exzentrischen Schwungrades ähnlich ist
- das **unerwünschte Verschieben des Körperschwerpunktes** über die optimale Spur des schnellsten Durchganges
- die viel zu schnell anwachsende Müdigkeit und größere **Energieverluste** des Schiläufers“. (Hervorhebungen nicht im Originaltext)

Weiter wird bedauert, daß „die Hochentlastung an solcher Etappe schiotechnischer Kenntnisse gelehrt wird, die den Schülern weder allgemeine konditionelle Vorbereitung, noch die entsprechende technische Fähigkeit garantieren könne.“

(Kasimierz Maslowski, Ist die Hochentlastung immer sinnvoll? In: Kongreßbericht XII. Interski '83. Sexten 1983. S. 67f.)

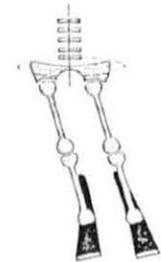
Kein Andrehen der Ski

Wer die Ski dreht, stellt sie quer. Er rutscht und bremst. Der Ski kann nicht mehr führen, er muß geführt werden. Ein driftender Ski ist schwierig zu steuern. Er strengt an, statt daß er sein Können zeigen kann. (Siehe später und im Glossar: Rutschen, Driften, zentrifugales Gleiten.)

Kein Kanten aus dem Oberkörper oder den Knien

Vor-Seitbeugen

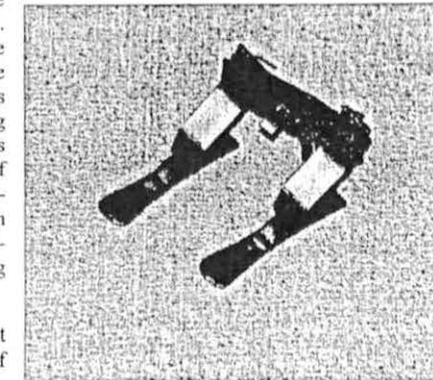
Wer aus dem Oberkörper kippt, ahmt den Kippschwung der 60er Jahre nach. Die Bewegung ist ausladend und braucht Zeit. Die Lendenwirbelsäule wird dabei stärker belastet. Im Prinzip aber ist damit radiales Fahren möglich. Das Kanten aus den Knien kann zwar den Kantwinkel verstärken, aber es belastet auf unangenehme Weise das Kniegelenk seitlich und es birgt immer die Gefahr, daß man das Skiende aushebelt und damit ins Rutschen kommt.



Hüftanting

Basiswissen Schwungautomat

Die Wiener Professoren Helmut Gottschlich und Hans Zehetmayer bauen kleine Schwungautomaten, die selbständig auf einer schiefen Ebene mit einer Woldecke als Unterlage ihre Schwünge ziehen. Damit ist auf anschauliche Weise bewiesen, wie Schwünge allein durch das Fahren auf der Taillierung der Ski und durch das Kippen von einer Seite auf die andere zustande kommen können. Ähnlich funktionieren auch Modelle, die in Pflugstellung selbständig Bögen fahren.



Bei Schwüngen, die mit so simplen Modellen auf rein mechanische Art zustande kommen, wird klar, daß moderne Skitechnik äußerst einfach und kraftsparend sein muß. Ihre Grundstruktur muß außerdem leicht lehr- und lernbar sein.

Als Unterrichtshilfen erweisen sich die Modelle von größtem Wert und unvergleichbarem Charakter. Sie ersparen lange Darlegungen und umständliche Diskussionen. Sie sprechen für sich selbst, zwingen zum Nachdenken und überzeugen durch bloßen Augenschein.

B. KOPIERSEITE RADIALTECHNIK

Die Grundtechnik in vier Punkten

- ◆ Schrittwechsel vor dem Schwung
- ◆ Kantenwechsel vor dem Schwung
- ◆ Frontale Fahrposition
- ◆ Kreuzkoordination

Übersteuern - Schwünge verkürzen

- ◆ Aufkantwinkel verstärken
- ◆ Schaufelgriff verstärken
- ◆ Biegebelastung verstärken
- ◆ Skidrehen verstärken

Untersteuern - Schwünge verlängern

- ◆ Längsbelastung zurücknehmen: Schaufel frei geben
- ◆ Biegebelastung vermindern: Taillierung öffnen
- ◆ Aufkantwinkel verringern: Taillierung öffnen
- ◆ Skigegendrehen: zentrifugal gleiten

Das optimale Gleiten mit der Radialtechnik

- ◆ Ungebremster Anschnitt, Schneiden von Anfang an
- ◆ Optimales Gleiten durch Deckung von Spur- und Skiradius
- ◆ Gutes Gleiten durch Annäherung an die Taillierungsvorgabe
- ◆ Zentrifugales Kurvengleiten

Die Beschleunigungen in der Radialtechnik

- ◆ Beschleunigung durch Versteilung
- ◆ Beschleunigen durch Umschneiden
- ◆ Beschleunigung durch Bahnsplitting
- ◆ Beschleunigung durch zykliden Kurvenverlauf
- ◆ Beschleunigung durch den Finaljet
- ◆ Beschleunigung durch Schwungverbindung

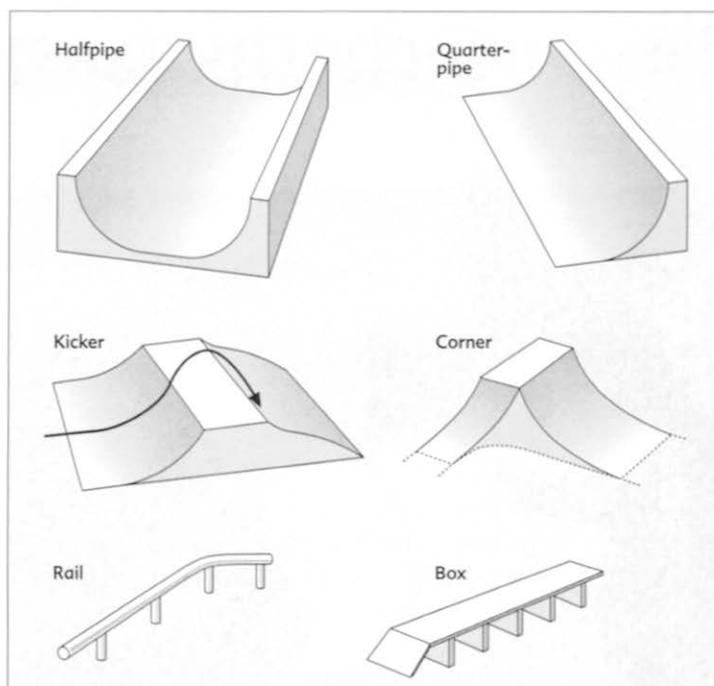
Was ist Style?

Das Thema Style ist einer der großen Brennpunkte zeitgenössischer Sportkultur, von zahlreichen Trends geprägt und durch viel Kreativität und hohe Dynamik ausgezeichnet.

Slopestyle oder kurz Style bedeutet, dass Tricks individuell aneinander gereiht werden – sowohl beim Befahren von und Springen über verschiedene Geländeformen als auch auf der planen Piste. Jeder Fahrer zeichnet sich dabei durch seinen individuellen Stil = Style aus. Der Style ist die persönliche Art und Weise der Bewegungsausführungen und Bewegungskombinationen. Style ist sehr individuell und gibt jedem die Möglichkeit, sich und seinen Lifestyle nach außen darzustellen und zu einer jungen und dynamischen Peergroup zu gehören.

Wenn wir etwas von diesen kreativen und dynamischen Elementen in den Skiunterricht übernehmen, ist dies ein großer Gewinn für alle Beteiligten. Für unseren Skiunterricht bringt dieser Bereich wertvolle Lernfelder:

- Erlernen neuer Bewegungen
- Sensibilisierung für Sicherheitsaspekte



Es geht also im folgenden Kapitel nicht darum, das Thema Slopestyle treffsicher zu beschreiben. Stattdessen geht es um die Frage, welche Elemente aus Park & Pipe wir für unseren Lernprozess zum möglichst kompletten und souveränen Skifahrer nutzen können, mit Fokus auf Situationslösungen und die motivierenden Aspekte. Es geht dabei in erster Linie um Jugendliche, aber sicherlich auch um Skischüler anderer Altersklassen.

Obstacles im Park

Bewegen im Park

Style und Bewegungslernen

Optimales Bewegungslernen wird ermöglicht, wenn wir eine große Vielfalt an Aufgaben und Bewegungserfahrungen zielgerichtet einsetzen. Das Thema Slopestyle bietet einen großen Schneespielplatz an, auf dem der Bewegungsschatz der Lernenden erheblich erweitert werden kann. Kicker, Corner, Pipe, Rail und Box können auch für die Motivation wichtige Erfahrungsbereiche im Skiunterricht darstellen.

Sicherheitserziehung



Vorbereitung auf die Herausforderung



Das passende Material – Twintips

Neben den vielfältigen Bewegungserfahrungen gibt es ein zweites wichtiges Lernfeld aus dem Slopestyle für den Skiunterricht – die Hinführung zu einem angemessenen Sicherheitsbewusstsein beim Springen und Fahren in Park & Pipe. Der größte Teil der Fahrer, die sich in diesem Style-Terrain bewegen, sind Autodidakten, die sich ihr Wissen und Können mehr oder weniger selbst angeeignet haben. Neulinge sind dabei vor sehr riskanten und gesundheitsgefährdenden Erfahrungen mit den (noch) unbekanntem Geländeformen nicht geschützt.

Im Skiunterricht können wir gezielt technische und taktische Möglichkeiten vermitteln, wie schmerzhaften Erfahrungen und gefährlichen Unfällen beim Springen und Fahren vorzubeugen ist und neue Herausforderungen dennoch gefunden werden. Kursprogramme zum Erlernen der Tricks sowie relevante Sicherheitsaspekte werden in den folgenden Unterkapiteln näher erläutert.

Ausrüstung

Die Sicherheitsausrüstung ist beim Fahren in Park & Pipe von großer Bedeutung. Helm, Rückenprotector und Crash-Pants sollten alle tragen, die sich in diesen Bereichen bewegen. Beim Skimaterial sind Twintip Konstruktionen von Vorteil, da diese Ski das Sturzrisiko beim Rückwärtsfahren und -landen erheblich verringern. Ohne Twintip-Ski sollte ein Fahrsinnwechsel (Wechseln von Vorwärts- auf Rückwärtsfahren und umgekehrt) oder »Fakie«-Manöver (Rückwärtsfahren) nur mit äußerster Vorsicht bei geringem Tempo auf planer Piste durchgeführt werden. Auch für die Halfpipe sind diese speziellen Ski besser geeignet, da sie sich in der gekrümmten Wall der Pipe leichter drehen lassen.

Flat Tricks – Style auf der Piste

Auf der planen Piste gibt es bereits eine Reihe von einfachen Tricks, die zum Ausprobieren einladen – der erste Style auf der Piste.

»Fakie« (Rückwärtsfahren)

Für den Anfänger wie für den Profi ist das Rückwärtsfahren stets eine Herausforderung. Durch Geländewahl (flach – steil), Tempo und Spuranlage lässt sich das Fakie-Fahren, mitunter auch Switch genannt, auf unterschiedlichen Könnensstufen realisieren. Auch hier gilt die Regel »vom Leichten zum Schweren«, und daher empfiehlt es sich, dass wir zunächst mit dem Fakie-Fahren rückwärts in Pflugstellung anfahren und im flachen Gelände beginnen. Das Drehen von vorwärts auf rückwärts (Fahrsinwechsel) fällt für gewöhnlich etwas schwerer und wir sollten erst dann beginnen, wenn das Rückwärtsfahren als Basis beim Schüler vorhanden ist.

Kursprogramm

- Fakie geradeaus fahren im Pflug oder Halbpflug.
- Fakie geradeaus fahren in paralleler Skistellung.
- Fakie fahren mit Blick in Fahrtrichtung über die Außen-Schulter, immer beide Schulterseiten üben.
- Fakie fahren mit Partner, der vorwärts fährt und die Hände reicht.
- Fakie fahren mit Blick in Fahrtrichtung durch die Beine.
- Fakie-Kurven nahe der Falllinie.
- Fakie in ausgeprägten Kurven fahren.
- Kombinationsmöglichkeiten dieser Aufgaben.

Sicherheitshinweise

- Wähle ein wenig frequentiertes Übungsgelände, das ausreichend breit und plan ist.
- Blicke immer in Fahrtrichtung.

Links: Fakie

Rechts:
Der Partner hilft.



Partnerunterstützung
Tailwheelie und
Nosewheelie



Tailwheelie



»Wheelies«

Wheelies sind Möglichkeiten des Geradeausfahrens, wobei nur auf einem Teil der Lauffläche gefahren wird:

- Tail-Wheelie (Fahren auf dem Heck)
- Nose-Wheelie (Fahren auf der vorderen Hälfte der Ski)

Beide Formen verlangen eine extreme Verlagerung des Körperschwerpunkts und sind sowohl konditionell wie auch in Bezug auf das Gleichgewicht anspruchsvoll. Als Einstieg bieten sich daher Partnerübungen an, um das Regulieren des Gleichgewichts zu erleichtern. Der stützende Partner fährt dabei stets vorwärts und oberhalb des Übenden.



Kursprogramm

Tail-Wheelie

- Im Stand sich immer stärker vor- und zurückpendeln lassen.
- Im Stand sich so stark zurückpendeln lassen, dass der vordere Teil der Ski völlig entlastet ist. Um dabei nicht umzufallen, dient der Partner dem Übenden von hinten als Gleichgewichtsstütze.
- Vorgehensweise wie eben, nur im langsamen Schussfahren, der Partner, der im Pflug hinterherfährt, stützt den Übenden von hinten.
- Schließlich versucht es der Skischüler allein und ohne Partnerhilfe.

Nose-Wheelie

Die Vorgehensweise ist die gleiche wie beim Tail-Wheelie, für den Schüler ist es einfacher wenn er beim Schussfahren zunächst rückwärts fährt.

Sicherheitshinweise

- Wähle für die ersten Versuche ein Übungsgelände, das möglichst wenig frequentiert und plan ist.
- Vergewissere dich jedes Mal, dass die Fahrspur frei ist.

Rotation (180°)

Dieser Begriff beschreibt das Drehen der Fahrtrichtung von vorwärts auf rückwärts und umgekehrt. Die Rotation kann als 180°-Drehung mit oder ohne Bodenkontakt ausgeführt werden. Dieses Manöver kann auch als Hinführung zu Drehbewegungen um die Körperlängsachse genutzt werden (360° und mehr). Der Kopf ist dabei das wichtigste Steuerelement und sollte so früh wie möglich in die gewünschte Richtung zeigen.

Die Rotation mit Bodenkontakt wird durch einen Gegendreh-Impuls des Oberkörpers realisiert, d. h. der Oberkörper dreht leicht in die gewünschte Richtung etwa 90° vor, um dann schnell gegen diese Richtung zu drehen. Der Oberkörper steht am Ende des Gegendrehens etwa 90° zur Fahrtrichtung.

Bei der Rotation ohne Bodenkontakt wird durch einen Vorausdreh-Impuls des Oberkörpers gedreht. Der Oberkörper dreht in die gewünschte Richtung vor und die Ski folgen nach.

Die Rotation ohne Bodenkontakt kann als Hinführung zum Springen dienen. Kleinere Unebenheiten auf der Piste sind durch ihre Schanzewirkung hilfreich für diese Form des Drehens.



Kursprogramm

Rotation 180° mit Bodenkontakt

- Abbremsen einer langsamen Fahrt im flachen Gelände durch Querstellen der Ski zur Fahrtrichtung und mit möglichst flachem Ski quer zur Falllinie weiterrutschen (Power Slide).

Vorwärts – rückwärts
– vorwärts

180° mit Bodenkontakt



Wie eben, nur etwas weiter drehen und langsam rückwärts in der Schrägfahrt zum Stehen kommen.

- Wie eben und rückwärts weiterfahren.

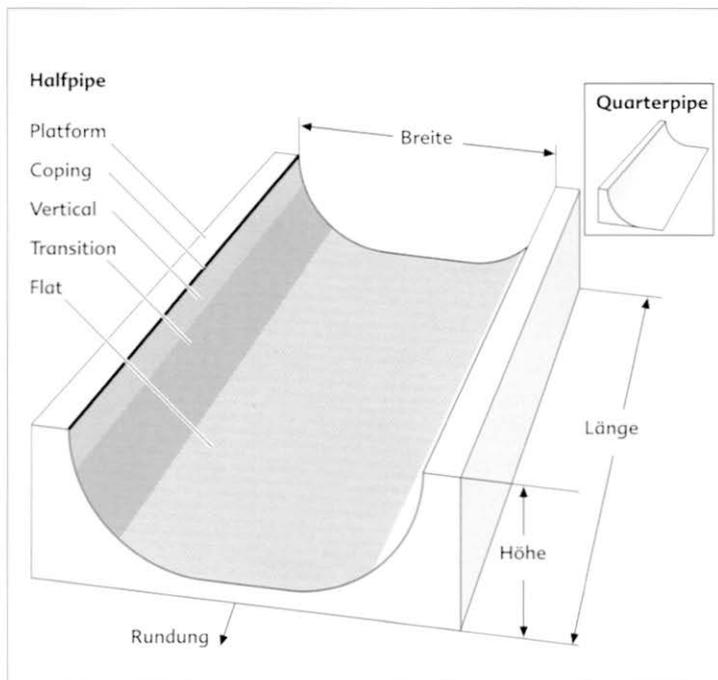
Rotation 180° ohne Bodenkontakt

- In sehr flachem Gelände quer zur Falllinie stehen, abspringen und Oberkörper 90° zum Berg (hangaufwärts) drehen. Nach der Landung rückwärts weiterfahren.
- Wie eben, nur aus Halbpflug-Schrägfahrt abspringen und die Drehung immer weiter steigern.
- Im Halbpflug in der Falllinie anfahren, sich vom ausgestellten Ski abdrücken und um 180° drehen, rückwärts in der Falllinie weiterfahren.
- Anfahrt in paralleler Skistellung und 180° Fakie ohne Bodenkontakt.

Sicherheitshinweise

- Wähle ein Übungsgelände, das möglichst wenig frequentiert, ausreichend breit und plan ist.
- Blicke immer in Fahrtrichtung.

Merkmale einer Pipe



Pipe – Quarterpipe und Halfpipe

Fahren in der Halfpipe

Kursprogramm

- Beginnen mit dem Fahren in der Pipe vom Flat aus (s. Skizze).
- Beim Fahren in die Wall (Spur > 45°) am toten Punkt (wir stehen kurz still am Wall, bevor es wieder nach unten geht) drehen wir uns in die neue Fahrtrichtung.
- Experimentieren mit aktivem und passivem Drehen in die neue Fahrtrichtung.
- Aktiv: in die gewünschte Richtung mit dem Oberkörper vorausdrehen.
- Passiv: sich von der Schwerkraft in die neue Richtung nach unten treiben lassen.
- Experimentieren mit verschiedenen steilen Auffahrten in die Wall.

Sicherheitshinweise

- Lass ausreichend Abstand und verständige dich mit den anderen Fahrern per Handzeichen auf die Reihenfolge bei der Einfahrt (Hand heben).
- Richte deinen Blick immer in die Richtung, in die du fahren möchtest.
- Vollziehe den Richtungswechsel von aufwärts nach abwärts immer möglichst punktuell. Vermeide das Fahren wie in einer Steilkurve, da das Skiende in der Krümmung der Wall hängen bleiben kann (Aufahrt in die Wall > 45°).

Springen in Half- und Quarter-Pipe

Beim Springen wird die Drehung in die neue Fahrtrichtung an der Wall oder über der Wall ohne Schneekontakt ausgeführt.

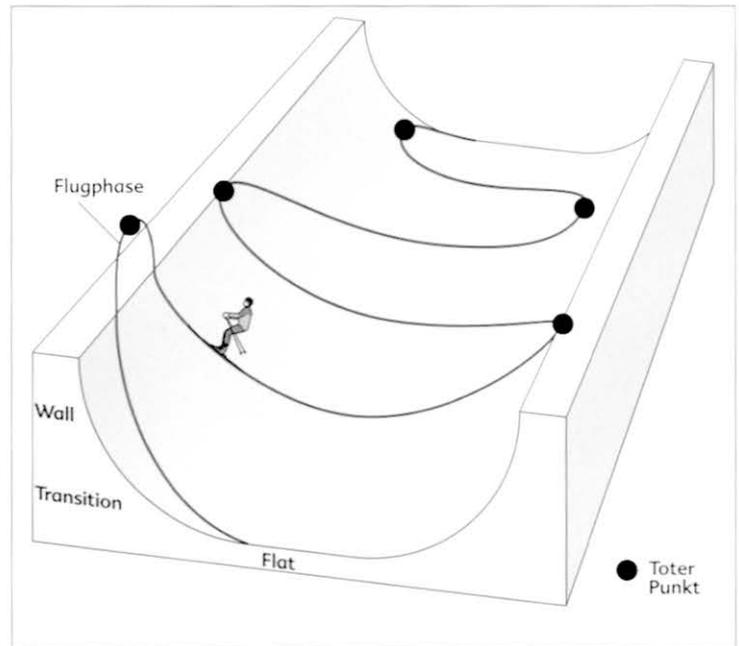
Kursprogramm

- Wall langsam im spitzen Winkel vorwärts anfahren, nicht drehen und rückwärts wieder herunterfahren ins Flat.

- Wie eben, nur etwas schneller und am toten Punkt Beine kurz anziehen, Schneekontakt verlieren und rückwärts herunterfahren.
- Wie eben, nur bei Verlust des Schneekontakts in die neue Richtung drehen.

Sicherheitshinweise

- Lasse dich immer von der Wall nach oben treiben und versuche, nur durch Anziehen der Beine den Schneekontakt zu verlieren und in die neue Richtung zu drehen. Springe nie von der Wall nach hinten aktiv ab! Das gibt eine Crash-Landung auf dem Flat!
- Stelle nach der Luftphase sofort durch Strecken der Beine mit den Ski Kontakt zur Wall her.
- Halte deine Körperlängsachse stets lotrecht zur Unterlage (Wall).
- Richte deinen Blick immer in die Richtung, in die du fahren möchtest.



Park

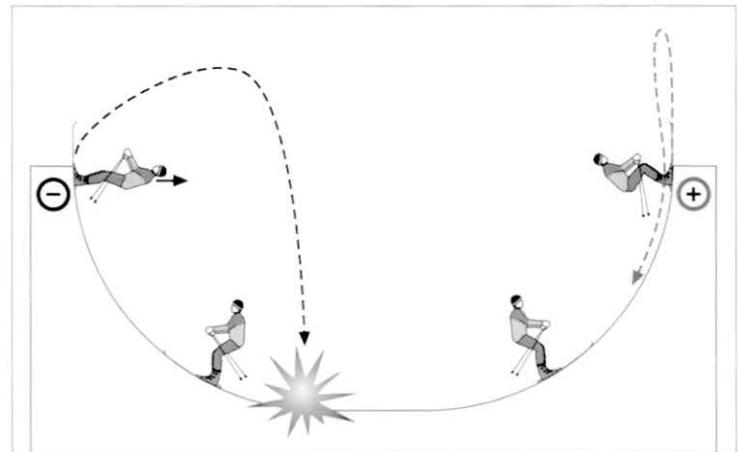
Ein Park ist eine Ansammlung von mehreren und unterschiedlichen Geländeformen (Obstacles), die in einer Abfahrt befahren werden können.

Einsteigen – Easy Fun Park

Der Easy Fun Park ermöglicht ein sehr kontrolliertes und angstfreies Herantasten an die Geländeformen, aus denen sich ein Fun Park zusammensetzt. Der Easy Fun Park ist sozusagen ein Miniatur Fun Park, in dem wir uns spielerisch an das Springen über Corner und Kicker und an die Slides (seitliches Rutschen über Rails und Boxes) herantasten können.

Darüber hinaus stellt der Easy Fun Park einen äußerst interessanten Schneespielplatz mit einem enormen Erfahrungspotenzial für Bewegungen und das Gleiten dar.

Der Easy Fun Park ist das ideale Lernfeld für die Sicherheitsaspekte im Fun Park. Ein Easy Fun



Park kann mit relativ einfachen Mitteln errichtet werden und bereichert jedes Übungsgelände einer Skischule.

Oben: Herantasten an die Pipe

Unten: Verhalten in der Wall

Kicker und Corner

Kursprogramm

- Größe der Hindernisse mit Schanzwirkung schrittweise steigern – mit sehr kleinen Schanzern beginnen, auf jeden Fall im fallenden (steilen) Gelände landen.

Sprung über
den Kicker



- Bei Sprung über kleinen Kicker Anlauf stets markieren; zunächst so wenig Anlauf vorgeben, dass der Skischüler nur durch sehr aktiven Absprung gerade noch das Flat überwindet.
- Aktiv abspringen durch schnelles Aufrichten nach vorn-oben, bewusste Bewegung aus dem Fußgelenk, Arme sind vor dem Körper, Stöcke können mit abstützen (4-Punkt-Absprung).
- Körperlängsachse immer lotrecht zur Unterlage halten.
- Anlauf behutsam steigern und Luftfahrt verlängern.
- Größe der Obstacles behutsam steigern.

Einfache Sprünge

- Straight Jump
- Straight Jump Cross

Links:
Straight Jump



Rechts:
Jump Cross





- Straight Jump Tail Grab
- Straight Jump Mute Grab
- Straight Jump Japan Grab

Tipp: Beim »Grab« Stockgriff mit Ring- und kleinem Finger halten

Sicherheitshinweise

- Vergewissere dich vor der Anfahrt, ob die Landung frei ist.

- Befahre Sprünge nur einzeln.
- Überfahre die Obstacles zuerst mit Schneekontakt, bevor du sie dann überspringst.
- Steigere die Anfahrtsgeschwindigkeit langsam und markiere den Anfahrtpunkt. Springe nie in flaches Gelände.
- Nach Landung schnell Aufsprung räumen.
- Warne nachfolgende Fahrer, wenn sich jemand im Aufsprung befindet.



Links:
Tail Grab



Rechts:
Mute Grab

Rail



Rails und Boxes

Bei Slides auf Rails und Boxes empfiehlt sich zusätzlich zur Sicherheitsausrüstung das Tragen von Knie- und Ellenbogenschutz (wie wir sie beispielsweise beim Inline-Skating oder Biken verwenden), denn der Aufprall auf einem Rail oder einer Box kann schmerzhaft sein.

Kursprogramm

- Auf der planen Piste in Monkey-Stellung Powerslide quer zur Falllinie.
- Zunächst ohne Ski im flachen Gelände: aus dem Stand abspringen, um 90° drehen und auf eingegrabenen Slalomstangen oder nur ein wenig herauschauenden Kunststoffrohren landen – in Monkey-Stellung rutschen, Hilfestellung durch zwei Partner, die eine Stange als Hilfe anbieten.
- Wie eben ohne Hilfestellung.
- Wie eben mit Ski und mit/ohne Hilfestellung.
- Wie eben mit Anfahrt.
- Rutschen (Sliden) in Monkey-Stellung über eine tief eingegrabene Box oder Bierbank mit Ski parallel zur Box-Richtung.

Box



Sliden in Monkey-Stellung



- Rutschen (Sliden) in Monkey-Stellung über eine tief eingegrabene Box mit Ski quer zur Box-Richtung.
- Schrittweise Höhe und Länge der Rails steigern.

Sicherheitshinweise

- Befahre zuerst nur tief eingegrabene Objekte (Sturzhöhe!).
- Taste dich mit langsamem Tempo heran.
- Befahre anfangs nur eine kurze Strecke auf dem Objekt, dann steigere langsam.

Zusammenfassung der wichtigsten Sicherheitshinweise

- Besichtige die Objekte vorher genau.
- Vergewissere dich, ob Landung bzw. Fahrspur frei sind.
- Taste dich langsam heran.
- Markiere den Anlauf und steigere ihn schrittweise.
- Mach den Landeplatz schnell frei.
- Befahre Objekte nur einzeln und mit ausreichendem Sicherheitsabstand.
- Halte deine Körperlängsachse stets lotrecht zur Unterlage.
- Richte den Blick immer in die Richtung, in die du fahren möchtest.

Lebe deinen Style!



Walter Kuchler

Tiefschneefahren - Tiefschneetechniken

Tiefschnee ist nicht gleich Tiefschnee.

Je nach Tiefe, Untergrund, Dichte, Regelmäßigkeit, Feuchtigkeit und eigentlicher Oberfläche können verschiedene Techniken mehr oder weniger günstig sein. Auch sollten bestimmte Merkmale einer Technik wie beispielsweise die Hochbewegung stärker ins Spiel gebracht werden, andere wie das Kanten aus den Knien oder aus der Hüfte sollten sehr moderat ausgeführt werden.

Die Rücklage

gilt als altes Allerweltsrezept für den Tiefschnee, ist aber in den leichteren Fällen nicht notwendig. Wer die Rücklage als auslösende Hilfe benutzen will, darf nicht in die Dauerrücklage verfallen.

Der Jet

Nach einem Hervorschießen der Ski unter dem Körper und damit des Fallens in die Rücklage, muss diese im Schwungverlauf auch wieder aufgehoben werden, sonst ist ein weiterer Jet nicht mehr möglich.

Der Zehenhub,

der die Skispitzen aus dem Schnee holen soll, wird Günstigerweise mit der Rücklage kombiniert. Er leitet die Rücklage ein.

Enge, geschlossene Skiführung

Die Tradition stellt diese als absolutes MUSS hin, damit sich zwischen den Ski und den Beinen kein hinderlichen Keil bilden kann. Mit der Verkürzung der Ski aber stellt sich heraus, dass auch mit leicht offener Skiführung agiert werden kann.

Die Ski

sind ein entscheidender Faktor, wie leicht und gut das Tiefschneefahren gelingt. Spezialisten wie die Crosscarver, die Supercross, die Allmountains, die Freerider und die Fat Boys können das Fahren ungemein erleichtern. Aber selbst Slalomski mit ihren breiten Schaufeln gelten nicht von vorneherein als unmögliche Kandidaten.

Berühmte Tiefschneeschwünge

Christiania leger

Publiziert 1959 in Frankreich- erste Publikation der sog. offenen Skiführung – Anspruch eines Allroundschwunges

Mit leicht offener Skiführung, moderaten Vertikalbewegung und moderate Rotation dreht der Fahrer in die Kurve hinein. Ebenso leger nimmt er eine bequeme Kurvenlage ein.

Jetschwung

Beschrieben in der deutschsprachigen Skiliteratur Ende der 1960- bei Meßmann, Zeilinger ... und 19... bei Jürgen Philipp. Praktiziert vor allem in der NUR-Skischule von Magnus Frey.

Jetartig schießen die Ski meist mit angehobener Spitze unter dem Körper hervor. Der von Belastung befreite Ski wird in diesem Moment ins Tal gedreht, wobei der Körper rotierend ins Schwungzentrum kippt. Vorteilhaft kann der Stock zur Abstützung und zum Drehpunkt werden.

Kompressionsschwung

Der deutsche Skilehrplan von 1971 kennt in seinem Band für das beidbeinige Parallelschwingen diesen Schwung sowohl für die Buckelpiste wie für den Tiefschnee. Übernommen aus dem Skischulkonzept von Bertl Seifert (Oberammergau).

Der Fahrer reißt beide Ski aktiv unter und vor sich hoch und damit aus dem Schnee heraus. In sehr tiefem Schnee befreit er ihn damit jedenfalls von der Belastung und dem Körperdruck. Im Moment der Befreiung wird der Ski talwärts gedreht und sofort wieder aktiv und energisch in den Schnee zurück gestampft, um eine Druckunterlage für ein neues Hochreißen zu gewinnen.

Sprungschwünge

Nahe an Umspringen. Publiziert in Büchern über Steilwandfahren der 1960-er Jahre. Demonstriert beispielsweise in den Filmen von Hans Kammerlander.

Der Fahrer reißt die Ski völlig aus dem Schnee heraus und dreht sie in der Luft weitestgehend in die neue Fahrtrichtung.

Pendelschwung

Beschrieben bei Walter Kuchler in SKIZIRKUS (1985) und in SKI-TRICKS (1991)

Die Außenhand zieht vorhoch, währenddessen der sich streckende Körper in die Rücklage geht und in den Schwung hinein dreht. Nahe an der Falllinie pendelt der Körper wieder in eine Neutrallage vor, um für eine neue Kurve als Pendel zurück schwingen zu können.

Effektive Techniken je nach Schnee

Schwierigkeitsstufe 1:

Schnee nicht zu tief, Untergrund wird erreicht und hält

- Alle Techniken möglich,
- Rücklage kann aber muss nicht sein

Schwierigkeitsstufe 2:

Schnee tief, jedoch gutmütig

- Beispieltechnik mit betonter Vertikalbewegung
- Carvingtechnik mit Hoch-tief-Bewegung und akzentuierter Außenhandführung

Schwierigkeitsstufe 3:

Schneetiefe unregelmäßig, Dichte wechselhaft

- Rotation mit ausgeprägter Hoch-tief-Bewegung und starker Handführung
- Pendelschwung

Schwierigkeitsstufe 4:

Schnee tief, feucht, unregelmäßig

- Schwünge mit Jetauslösung
- Kompressionsschwünge

Schwierigkeitsstufe 5

Schnee tief, unregelmäßig, Oberfläche verkrustet

- Jetschwünge
- Kompressionsschwünge
- Sprungschwünge

Flugblatt

Tiefschnee - Was geht wann? - 7 Optionen!

Technik	Spezielle Ausführungen	Taktik Spur - Schwungweiten	Schnee	Fahrkönnen Voraussetzungen
1 Rotation prinzipiell	starkes Körperdrehen und Blockade	alle Schwungweiten	nasse, schwere und verkrustete Schneecarten	gutes Fahrkönnen
2 Rotation als Pendelschwung („Münchhausen“)	energische Armführung bis über Kopf	mittlere und weite Schwünge	alle, auch schwierige Schneecarten	ab mittlerem Fahrkönnen
3 Wedeltechnik prinzipiell	Tief-hoch-Tiefbewegung stark ausgeprägt	alle Schwungweiten auch an Falllinie	bis mittelschwere Schneecarten	gutes Fahrkönnen
4 Wedeltechnik in Rücklage	in Dauerrücklage vor allem mit Firngleitern und Supershorties	alle Schwungweiten auch an Falllinie	bis mittelschwere Schneecarten	ab mittlerem Fahrkönnen
5 Kompression mit Rotation oder Beinspiel	Anreißen und Wegstampfen der Beine	speziell für kürzere Schwünge	für schwierige, auch verkrustete Schneecarten	sehr gutes Fahrkönnen
6 Carven prinzipiell	sanfte Wechsel beim Race- wie Snowcarven	mittlere und weite Schwünge	für alle gutartigen Schneecarten	ab mittlerem Fahrkönnen
7 Carven als Jetcarven	Jetauflösung, Kippen und wieder Neutralbelastung	kurze und mittlere Schwungweiten	für schwierige, vor allem verkrustete Schneecarten	sehr gutes Fahrkönnen

© Dr. Walter Kuchler

Tiefschneefahren erlernt man am besten auf frisch verschneiten Pisten.
Gute Tiefschneefahrer sollten sich große wie kleine Schwungweiten, direktes Falllinienfahren wie weit offene Spuranlagen erarbeiten.

DIE LAWINENGEFAHR IST VOR ALLEN TIEFSCHNEEFAHRTEN ZU PRÜFEN!!!

METHODIKEXPERTE - SKI

1. Methodikverständnis

Wann schränkt sich offener Unterricht ein?

- Wenn es erfolgreiche Standardlösungen gibt
- Wenn Schüler Lernanforderungen aus dem Weg gehen
- Wenn langfristig angelegte Lernprozesse erforderlich sind
- Wenn keine Bereitschaft der Schüler zur Mitarbeit besteht
- Wenn Schülermitarbeit Anlass zu Konflikten gibt

Beachte:

Offener Unterricht und offene Methodik bedeuten auf keinem Fall, dass der Unterricht ohne Ergebnis abgeschlossen wird. Es steht immer ein bestimmtes, aber variables Ziel am Ende.

2. Anfänger-Methodik

1. Unabdingbare Voraussetzungen
2. Geradeausfahren
3. Kurvenfahren nahe der Falllinie
4. Ausgeprägtes Kurvenfahren

1. Unabdingbare Voraussetzungen allgemein (polysportiv)

- Gleitgeräte sichern
- Geräte sicher tragen können
- Bindung beherrschen können
- Stürzen und Aufstehen
- Anhalten können
- Liftfahren

Beispiel: Skifahren

Ausrüstung kennen lernen und erproben (ergänzt durch Skilehrplan 1994)

- Ski an- und abschnallen
- Gewöhnungsübungen u. Bewegungen am Ort
- allererstes Gleiten und erstes Fortbewegen
- Wenden, Gehen, Steigen
- Fallen und Aufstehen

2. Geradeausfahren und Kurvenfahren allgemein (polysportiv)

Geradeausfahren

- Körperlagen und Körperstellungen erfahren
- Gerät führen können
- Gleiten optimieren
- Arme als Stabilisator und Bewegungshilfe einsetzen

Kurvenfahren nahe der Falllinie

- Auf- und Umkanten kennen lernen
- Auf- und Umkanten fließender und rhythmischer ausführen

Ausgeprägtes Kurvenfahren

- Aktionen intensivieren (durch schnelleres und umfangreicheres Bewegen die Vergrößerung der Abweichung von der Falllinie verspüren)
- Belastung und Belastungswechsel sicherer ausführen
- durch Drehen ausgeprägtes Kurvenfahren verstärken

Methodische Alternativen

- Drehen einbeziehen

Beispiel: Skifahren

Auf dem Ski fahren und gleiten (ergänzt durch Skilehrplan 1994)

- Gleiten und Schussfahren
- Anhalten und Bremsen (Bogentreten, Pflug, Stoppschwung, Notsturz)
- Liftfahren
- Pflugbogenfahren

- Schrägfahren, Halbflugfahren und Seitwärtschen

Die ersten Kurven fahren

- Mit Kanten zur ersten Kurve
- Mit Drehen und Driften zur ersten Kurve (Pflugdrehen, Pflugschwingen, Winkelspringen ...)

Kurvenfahren verbessern und variieren

3. Schwerpunktsetzungen in der Methodik

Methodische Möglichkeiten beim Ski- und Snowboardunterricht:

Bei der offenen Methodik ist das Unterrichten von der Situation abhängig. Nach den äußeren und inneren Faktoren wählt der Skilehrer die einzelnen Aufgaben aus. Dabei ergeben sich aus dem situativ-offenen Ansatz zwei methodische Schwerpunktsetzungen mit jeweils zwei möglichen Lernansätzen:

Schwerpunktsetzungen

1. Weg mehr über das Kanten	
<ul style="list-style-type: none"> • wenn die äußeren Verhältnisse günstig sind (z.B. leichtes Gelände mit Auslauf, gut präparierte Piste) • wenn das Fahren auf der Kante leicht ist (optimales Gerät) • bei Schülern ohne Angst • bei bewegungsbegabten Schülern 	
↓ Lernansätze: ↓	
über die Kurve bergwärts	aus der Falllinie
1. Gleiten – Geradeausfahren (Gleiten in der Falllinie, Seitwärtschen, Schrägrutschchen, -fahren)	1. Gleiten – Geradeausfahren (Gleiten in der Falllinie, Seitwärtschen, Schrägrutschchen, -fahren)
2. Langgezogene Kurven bergwärts aus der Schrägfahrt mit Kippen	2. Gleiten entlang der Falllinie mit rhythmischem Beugen und Strecken
3. Mittelgroße Kurven mit Belastungswechsel (Innen-Außenkante bzw. Fußballen-Ferse)	3. Gleiten entlang der Falllinie mit Belastungswechsel (Innen-Außenkante bzw. Fußballen-Ferse)
4. Kleine, enge Kurven (durch rhythmisches Beugen und Strecken)	4. Von mittelgroßen zu lang gezogenen Kurven („Kippschwingen“)
↓	
Belasten - Kanten - Drehen	

2. Weg mehr über das Drehen	
<ul style="list-style-type: none"> • wenn die äußeren Verhältnisse nicht so günstig sind (z.B. zu steiles Gelände ohne Auslauf, eisige, harte Piste) • wenn das Fahren auf der Kante schwierig ist (kein optimales Gerät) • bei ängstlichen Schülern • wenn sich die Schüler mit dem Kanten schwer tun 	
↓ Lernansätze: ↓	
über die Kurve bergwärts	aus der Falllinie
1. Gleiten – Geradeausfahren (Gleiten in der Falllinie, Seitwärtschen, Schrägrutschchen, -fahren)	1. Gleiten – Geradeausfahren (Gleiten in der Falllinie, Seitwärtschen, Schrägrutschchen, -fahren)
2. Langgezogene Kurven bergwärts aus der Schrägfahrt mit Rotieren des Rumpfes	2. Gleiten entlang der Falllinie mit Rotieren des Rumpfes (durch Belastungsverschiebung nach vorne: kleine, enge Kurven)
3. Schwungfächer (Anfahrt bis, aus und vor der Falllinie; links u. rechts bzw. Front- und Backside)	3. Gleiten entlang der Falllinie mit Rotieren des Rumpfes (durch gleichmäßige Belastungsverteilung: mittelgroße Kurven)
4. Mittelgroße Kurven	4. Von mittelgroßen zu lang gezogenen Kurven
5. Kleine, enge Kurven	
↓	
Belasten - Drehen - Kanten	

4. Fortgeschrittenen Methodik

- Carven auf Autobahnen
- Springen und Experimentieren (Air und Style)
- Anspruchsvolles Gelände und anspruchsvoller Schnee (steiles Gelände, wellige Piste, glatte, eisige Piste, tiefer Schnee)
- Schonendes, komfortables Fahren



SCHWUNGERFAHRUNGEN ERWEITERN

Die Schwung-Grundschole lässt sich sehr gut mit weiterführenden Aufgaben verbinden, die hauptsächlich das Kippen zur Schwunginnenseite als Auslösemittel nutzt. Oft sind gerade für Kinder und Jugendliche Aufgaben attraktiv, mit denen man wie auf Snowboards über leicht geneigte und breite Hänge kurvt.

Einer der wichtigsten Methodiker der aktuellen Skitechniken, Walter Kuchler, hat dazu die „Post geht ab!“ und die Drei-Schritt-Methode vorgeschlagen.

Die Post geht ab

1. „Die Frachtpost“

Pakete werden von einer Seite auf die andere transportiert. Dabei greift man mit beiden Händen nach links und rechts möglichst weit weg vom Ski.

- ▷ Ein schweres Paket wird während des Schwunges von oben nach unten befördert, d.h. es wird von der Bergseite über die Ski hinweg ins Tal abgeliefert.
- ▷ Sonderservice: Von Haustür (von weit oben) zur Haustür (nach weit unten) befördern. Damit sollen weite, volle Kurvenlagen erzielt werden.

2. „Der Päckchendienst“

Päckchen müssen schnell befördert werden, d. h. beide Hände wechseln sehr rasch von einer auf die andere Seite. Diese Aufgabe soll eine schnelle Schwungfolge provozieren.

3. „Der Briefträger“

Der imaginäre Brief wird in der bogeninnern Hand gehalten und soll in den entfernten Kasten gesteckt werden. Absicht: weite Kurvenlagen.

4. „Air Mail – die Luftpost“

Die ausgebreiteten Arme bilden die Tragflächen des „Fliegers“. Mit dieser Form lässt sich das Fahrkönnen vom ersten Versuch bis zum schnellen Carven steigern.

- ▷ Die einfachste Form: Einschweben in die Kurve. Absicht: eine frühe, ausbalancierte Kurvenlagen.
- ▷ Nach vorne in die Kurve mit dem Innenflügel eintauchen. Absicht: Bewusst durch den Druck auf die Ski-Schaufel den Schwung anschneiden.

Die Drei-Schritt-Methode

Sie kommt zwar vom Gehen, besteht aber nicht aus drei Gehschritten, sondern aus drei aufeinander folgenden und aufbauenden Lernschritten. Man kann dazu normallange Lernski verwenden, erleichternd sind auch hier Kurzski („Shorties“, näheres zum Material im Materialinfo).

Diese Methode bildet zwar einen zielorientierten und umweglosen Weg zur modernen Fahrtechnik, da man bereits nach der ersten Übung auf der Kante fährt. Da aber über und in der Falllinie gefahren wird, können auch Ängste auftreten. Daher müssen die einzelnen Schritte sorgfältig beobachtet werden. Die notwendige Voraussetzung bildet eine sehr sanfte Hangneigung als Lerngelände.

Vorbereitung: Gehen in der Ebene. Auf locker mit-schwingende Arme und gegengleiches (natürliches) Bewegungen achten. Am besten wird ohne Stöcke gefahren, dabei ist unbedingt auf genügend breite Skistellung zu achten. Möglichst Kurz-Carver einsetzen.

Die Aufgaben:

- ▷ Kurze Schussfahrten in offener Schrittstellung mit Schrittstellung links (drei Sekunden Pause). Und rechts wiederholen.
- ▷ Schussfahrten mit Aufkanten durch Seitneigung: Schrittstellung links und durch Neigung des Körpers zur Seite die Ski auf die linken Kanten stellen (das-selbe dann rechts). Folge: „Schritt – Kippen – Pause“.
- ▷ Schussfahrten mit Aufkanten und Biegedruck auf die Ski: Schussfahrten – Schrittstellung – Aufkanten – Druck auf die Ski. Folge: „Schritt – Kippen – Drücken. Pause“.

Mögliche Zusatzaufgaben:

- ▷ In die Kurve blicken, mit der Außenhand in Schwung-
35 von 93ichtung zeigen, mit dem Innenknie in Schwungrichtung zeigen.

Snowpark und Halfpipe

Diese beiden „Sportplätze“ im Schnee gehören für Schulskiunternehmer sicherlich immer noch zu den Besonderheiten. Für Lehrer sind sie zumeist fremd, da sie selten selbst in diesen Snowparks fahren. Heute werden Snowparks und Halfpipes aber selbst in den kleinsten Skigebieten angelegt und sind längst nicht mehr der ausschließliche Spielplatz der Snowboarder. Für Kinder und Jugendliche, die zuhause in Inline-Skate-Bahnen laufen, eine ganz natürliche Fortsetzung des gewohnten Sporttreibens. Aber auch für alle anderen Jugendlichen sind Snowpark und Halfpipe faszinierend, herausfordernd und geradezu ideal für das Lernen und Lehren auf Schnee und Ski! Selbstverständlich muß die Fahrlinie und die Aufgabenstellung immer dem Fahrkönnen angepasst werden. Die Jugendlichen entdecken oft ganz unwahrscheinlich anmutende Linien und erfinden selbst immer wieder neue Kombinationen.

In Snowpark und Halfpipe kann noch mehr als anderswo von den zahlreichen Bewegungselementen, die man bereits von der Skivorbereitung auf dem Minitrampolin oder dem Inline-Skaten mitgebracht hat, profitiert werden. Der ganze Bewegungsreichtum kann hier modifiziert, variiert und kombiniert in neuen Formverbindungen angewandt werden. Auch dem Einsatz methodischer Hilfsmittel sind kaum Grenzen gesetzt: Stangen, Fähnchen und Bojen, Seile und Hütchen sind nur einige wenige Hilfsmittel, mit denen der Unterricht interessanter und lernwirksamer gestaltet werden kann.

Besonders die Sicherheit muss bei diesen Herausforderungen beachtet werden. Schüler müssen lernen, Risiken einzuschätzen, um nur solche einzugehen, die sie mit ihren jeweiligen Fähigkeiten auch erfolgreich bewältigen können. Mit entsprechender Geschwindigkeitsdosierung können diese Anlagen auch auf unterschiedlichem technischem Niveau sinnvoll und dem jeweiligen Lernniveau angemessen und effektiv genutzt werden. Grundsätzlich müssen bei allen Sprüngen Helme getragen werden.

AUFWÄRMEN UND EINFAHREN

AUFWÄRMEN UND LOCKERN

Gerade bei niedrigen Temperaturen ist Schülerinnen und Schülern die Notwendigkeit von sonst eher verpönten Aufwärmphasen leicht zu vermitteln. Vor allem am Morgen ist die Muskulatur noch kalt, Bänder und Sehnen sind nicht optimal dehnfähig. Während Rennläufer sich vor ihrem Start lange und sehr intensiv für ihren kurzzeitigen Einsatz aufwärmen, darf man als „Normal“-Skifahrer beim Aufwärmen nicht ins Schwitzen kommen. Man verbringt ja noch den ganzen Tag auf Ski und kühlt zwischendurch in der Liftschlange oder beim Liftfahren erheblich aus. Daher ist auch nach längeren Pausen immer wieder ein kurzes Aufwärmprogramm angezeigt.

Zum Aufwärmen und Dehnen sucht man sich eine feste ebene Fläche mit griffigem Schnee abseits des Liftausstiegs. Alle Aufwärmspiele sollten am besten ohne Ski ausgeführt werden.

Aufwärmspiele

Auch hier sollten die Schülerinnen und Schüler bei der Sammlung von Spielideen einbezogen werden und einzelnen Personen(gruppen) gezielt Aufgabenstellungen für die Durchführung eines spielerischen Aufwärmprogramms gegeben werden. Dabei muss immer der Grundsatz gelten: **diese Phasen sollen aktivieren, nicht jedoch erschöpfen!!!** Nachfolgend einige Vorschläge:

- ▷ Kleine Spiele wie „Der Plumpsack geht rum“
- ▷ Singspiele wie „Was müssen das für Bäume sein“, „Laurenzia, liebe Laurenzia mein“
- ▷ Fangspiele wie Kettenfangen, „Fang den Ball“ mit Soft-Frisbee-Scheiben
- ▷ „Stockmikado“ (alle Stöcke liegen durcheinander auf einem großen Haufen. Wer beim Abheben Stöcke zum Wackeln bringt, läuft einmal um die Gruppe)
- ▷ „Namenball“ (Ball wird hochgeworfen, Namen eines Mitspielers gerufen, der den Ball wieder auffängt).

Aufgaben für die Beweglichkeit und zur Aktivierung

- ▷ Hüften und Adduktoren: Auf die seitlich eingesteckten Stöcke stützen. Stabiler Einbeinstand. Das freie Bein im Knie anwinkeln und aus dem Hüftgelenk langsam nach außen drehen.

IM SCHNEE – SICHERE METHODIK BEIM SKIFAHRENLEARNEN

SICHERHEIT DURCH NEUES FAHRVERHALTEN: WEGE ÜBER KURZSKI, WEITER MIT ANSTIEGENDEN SKILÄNGEN

Ein methodisch richtig aufgebauter und organisatorisch gut durchgeführter Skiunterricht bietet die besten Voraussetzungen für schnelles und erfolgreiches Lernen, großes Lernvergnügen sowie für die Sicherheit der Schüler. Dies erfordert ideales Lerngelände, geeignete Organisationsformen, direkte Lernmethoden und Lernski. Differenzierungsmaßnahmen bis hin zu individualisierten Aufgabenstellungen helfen Über- und Unterforderungen zu vermeiden. Grundsätzlich bieten offene Bewegungsaufgaben, die das Mitdenken, die Kreativität und Fantasie der Schülerinnen und Schüler erfordern, größere Lernpotenziale als exakte Vorgaben.

Lerngelände – die zentrale Forderung

Das für des jeweilige Lernniveau ideal geeignete und frisch präparierte und breite Gelände ermöglicht das schnelle Festigen der grundlegenden Schulformen. Auch für angstfreies Lernen sind die oben geforderten Eigenschaften des Schulungshangs entscheidend. Die Geländeauswahl muss auch immer unter dem Aspekt der Einsehbar- und Übersichtlichkeit erfolgen, damit die Schülerinnen und Schüler grundsätzlich ständig beobachtet und beaufsichtigt werden können.

Organisationsformen

Besonders der Beratungsservice und das freie Üben in Kleingruppen bieten am überschaubaren Übungshang die hohe Übungsintensität und die Möglichkeit für individuelle Aufgabenstellungen, um ein hohes Lerntempo zu erreichen. Der Beratungsservice ist der Kreisbetrieb des Skiunterrichts. Dabei kann der Lehrer sowohl einen festen Beratungsposten beziehen als auch einzelne Schüler beim Üben begleiten. Beim freien Üben fahren die Schüler für eine bestimmte Zeit individuell auf einem festgelegten Übungsgelände. Auch hier bleibt der Lehrer in „greifbarer“ Nähe. Für die Anwendung im Gelände und die situative Anpassung der grundlegenden Schulformen an Gelände und Schnee bietet sich die gemeinsame Geländerunde an, wobei man an geeigneten Geländeabschnitten spezielle Techniken schult.

Direkte Lernmethode über Kurzski, Big Foot und Blades

Besonders wenn Schüler in der Vorbereitung auf Inline-Skates oder Schlittschuhen trainiert haben, werden sie leicht zu Schwungformen ohne den umständlichen Weg der Pflug- und Bogenschule kommen und somit einen optimalen Anfängerlehrweg erleben können.

Die folgenden Übungsformen sind wieder als Ideen und Anregungen zu verstehen, die entsprechend den jeweiligen Gegebenheiten und insbesondere unter Einbeziehung der Kreativität und Fantasie der Schülerinnen und Schüler zu verändern und zu variieren sind.

- ▷ **Gehen in der Ebene:** Da die Hebel vor und hinter dem Fuß nur sehr kurz sind, ist die Gewöhnungszeit sehr kurz. Es sollten nur wenige Geh- und Laufübungen durchgeführt und dabei auch **Spielformen** wie Staffeln, Fußball auf Ski (nur mit Ski an einem Fuß, schult gleichzeitig das Einbeingleiten), Handball eingesetzt werden. Spiele bringen zwar häufig einen willkommenen methodischen Wechsel, sollten aber wegen der hohen körperlichen Belastung im ungewohnten Schnee nur über einen kurzen Zeitraum durchgeführt werden.
- ▷ **Schlittschuhschritt** auf leicht geneigtem Hang. Als Spielformen können dazu: „Fang den Ball“ mit Ball oder Frisbee (am besten Gummi-Frisbee-Scheibe, die im Schnee liegen bleibt) angeboten werden. Zusätzlich bietet sich ein Bogenlauf durch Slalomparcours (Stangen, Hütchen, Zweige) in Staffelform an.
- ▷ **„Jäger und Hasen“:** Es werden zwei gleich große Gruppen in einem markierten, ca. 25 x 50 Meter großen Spielfeld gebildet. Die Jäger stehen an einer Längsseite des Spielfelds, die Hasen bewegen sich frei im Feld. Die Jäger rücken nun in breiter Front vor, um die Hasen abzuschlagen. Diese können sich jedoch am Freimal in Sicherheit bringen. Dieses Freimal ist zuerst die gesamte Startlinie der Jäger, wird jedoch durch Hütchenmarkierung (oder ähnlich) immer kleiner. Nach festgelegter Zeit Wechsel. Sieger: die Anzahl der abgeschlagenen Hasen jeder Mannschaft entscheidet.
- ▷ **Das Aufsteigen** im Schlittschuhschritt oder seitlich mit den Kanten sollte nur einmal kurz geübt werden, da es konditionell sehr fordernd ist und andererseits in der Regel keine großen Schwierigkeiten bereitet. Die Kantenwirkung spürt man besonders an einer kurzen, aber steilen Geländestufe.



- ◉ **Schussfahrten** sollten nur auf sehr geringer Neigung und auslaufendem Hang. hüftbreit gefahren werden. Hierzu bieten sich viele unterschiedliche Formen an:
 - ◉ Verschiedene Fahrpositionen, von ganz gestreckt bis zur Abfahrtshocke.
 - ◉ Mit überdeutlich gezeigter Vorlage bzw. Rücklage fahren, um das Gefühl für die Körperlage zu gewinnen.
 - ◉ Einbeinige Abfahrten: vom wechselseitigen kurzen Anheben der Beine über beidhändiges Umklammern eines hochgezogenen Knies und längeren einbeinigen Fahrtabschnitten zu raffinierten Aufgaben wie seitlichem Abspreizen eines Beins oder Standwaage. Einbeinige Abfahrten sind nur über sehr kurze Strecken und auf absolut einfachem Gelände durchzuführen!
 - ◉ Übersteigen von Halbkugeln, Zweigen o.ä.: Erst mit längeren Abständen, dann im schnelleren Rhythmus.
- ◉ **Bremsen:** Mit „Braquage“ oder „Hockey-Stop“. Aus der Schussfahrt mit offener Skistellung werden die Ski mit roher Kraft quer gestellt. Identisch mit dem Hockey-Stop auf Schlittschuhen oder Inline-Skates.
- ◉ **Übungen zum Sammeln von Schwungerfahrungen:** Die ersten Bögen sollten mit ganz geringen Richtungsänderungen, eng an der Falllinie gefahren werden. Die Ski werden durch Kippen des Körpers aufgekantet, fahren dann hauptsächlich durch ihre Eigensteuerung. Die folgenden Übungsformen sollen bei den Schülerinnen und Schüler „Bilder im Kopf“ auslösen, die sie in Bewegung umsetzen sollen. Dabei gibt es kaum richtige und falsche Ausführungen – wichtig ist allein die Tatsache, dass möglichst viele – zum Teil kontrastierende Bewegungserfahrungen gesammelt für die Schwungeinleitung und Schwungsteuerung gesammelt werden. Gerade bei diesen Bildern sollte den Schülerinnen und Schüler viel Raum und Zeit zur Ausgestaltung und Variation gegeben werden.
 - ◉ **„Winker“:** Man zeigt wie ein Verkehrspolizist mit der Hand die Kipprichtung an.
 - ◉ **„Flieger oder Albatross“:** Mit der Flügelspitze wird fast der Schnee gestreift.

- ◉ **„Rennfahrer“:** Man lenkt mit einem imaginären Lenkrad in die Kurve. Zusätzlicher Nutzen: Es baut sich eine große Körperspannung auf.
- ◉ **„Ausleger“:** Die schwunginnere Hand zeigt weit in den Schwung hinein, die äußere Hand liegt auf dem inneren Knie. Skischüler.
- ◉ **„Kuss zuwerfen“:** Die Hand wirft den Kuss zur Schwungmitte. Geringes Kippen reicht bereits.
- ◉ **„Eisläufer“:** Die Arme schwingen synchron und bis über Kopfhöhe nach vorne. Das Resultat sind kurze, sehr aktiv ausgeführte Schwünge. Das Kippen erfolgt nicht wie zuvor aus der Hüfte, sondern aus den Knien.

- ▷ Rumpf: Fester Stand, die Arme werden in Schulterhöhe seitlich gehalten; dann dreht der Oberkörper mit gebremstem Schwung nach links und rechts.
- ▷ Schultergürtel: Die Arme drehen wie Windmühlensflügel am Körper vorbei und lockern Schultergürtel und Arme. Auch eine gute Übung, um nach einer kalten Liftfahrt schnell die Kälte aus den Fingerspitzen zu vertreiben.

Nachdem die Muskulatur genügend gelockert ist, folgt ein Dehnprogramm für die wichtigsten Muskelgruppen. Dafür gibt es unzählige Beispiele, so dass hier auf eine Auflistung verzichtet wird.

Stretching-Regeln

- ▷ Schmerz vermeiden. Die Muskulatur darf allenfalls leicht ziehen.
- ▷ Keine Pressatmung. Ruhige und tiefe Atmung.
- ▷ Jede Übung ruhig und sorgfältig ausführen.
- ▷ Aktiv-dynamisches Dehnen: Nur kurze Dehnung, der Muskeltonus soll ja erhalten bleiben (ca. 5 - 10 Sek.) Dafür mehrfach dehnen.

Nach dem Dehnen kann man noch eine Aufgabe für die Weckung des Kantengefühls und der Belastung im Skischuh anfügen: Der Schuh ist geöffnet. Es wird ein stabiler Stand auf der ganzen Fußsohle gesucht. Die Augen sind dabei geschlossen.

Wechsel in den Fersenstand, den Ballenstand, von der Sohleninnenrandbelastung („die Innenkante drückt fest in den Schnee“) zur Außenrandbelastung. Dann wieder in den Ganzsohlenstand zurück kehren.

Zur Fußsohlenentspannung die Zehen lockern („spielen Klavier“). Diese Übung hilft auch Anfängern, deren Fußsohlen beim Skifahren häufig verkrampten, ganz ausgezeichnet.

EINFAHREN

Bewusstes Einfahren verschafft wieder die Sicherheit über die eigene Fahrtechnik. Mit dem hier vorgestellten Aufgabenkatalog kann man sich nach langen und kalten Liftfahrten oder nach der Mittagspause erneut einfahren. Für die erste Abfahrt stimmt man sich bereits im Lift ein: Während der Liftfahrt wird bereits eine günstige Abfahrtsspur ausgesucht. Engstellen und überfüllte Strecken auf der Piste sollen umfahren werden. Zum Einfahren geeignet sind einfache, plane und griffige Pisten. Die geländebedingten Störgrößen bleiben dann klein.

Die Schülerinnen und Schüler sollen sich ein individuell angemessenes – eher langsames – Tempo wählen. Dabei ist zu beachten: Langsam fahren ist technisch schwierig und braucht Kraft. Schnelles Fahren verstärkt jeden Fehler.

Mittelgroße Schwungradien und eine einfache, bereits verfügbare Schwungtechnik erleichtern das Einfahren. Dabei sollte man eine offene und standsichere Skiführung nutzen, mit der beide Beine unabhängig voneinander agieren können.

Sicherheitstraining

Ein wichtiges Element zur Unfallprophylaxe ist die Fähigkeit des Skifahrers, schnell zu reagieren und richtig auszuweichen. Dies kann mit vielen Spielformen, Formationsaufgaben und Aufmerksamkeitsübungen geschult werden.

Aufmerksamkeitsformen (geringe Hangneigung)

- ▷ **Mützenaustausch:** Zwei Schüler fahren parallel mit geringem Abstand Schuß und tauschen Mützen u.ä. aus. Unbedingt festlegen, zu welcher Seite wer abschwingt.
- ▷ **Kreuzen:** Zwei Schüler kreuzen dicht hintereinander durch. (Diese Aufgabe erfordert sorgfältiges Demonstrieren der Aufgabe. Auch muß genau festgelegt werden, welcher Fahrer oben fährt. Bei Zweifeln an der Zuverlässigkeit auf die Aufgabe verzichten!)
- ▷ **Balancieren** von Slalomstangen auf der flachen Hand in paralleler Schußfahrt oder im Schwingen (sehr flacher Hang).

Spielformen mit Zauberschnur

- ▷ **Karawanenfahren:** 3 bis 5 Schüler halten sich in gleichmäßigen Abständen an der Zauberschnur fest und fahren miteinander talwärts.
- ▷ **Zusammengeknüpfte Zauberschnur:** Innerhalb der Zauberschnur fahren 3 bis 5 Schüler talwärts. Zauberschnur wird mit einer Hand festgehalten.

Formationsfahren

Auf allen Lernstufen bereitet die Choreographie großen Spaß! Selbst mit elementaren Fahrformen können einfache Formationsfiguren eingeübt werden. Bei allen Formationen ohne Rhythmuswechsel gilt es, den Abstand zu den Mitfahrern gleich zu halten. Der Schwungradradius wird vorgegeben. Einige einfache Beispiele:

- ▷ **Schlange:** In der Falllinie fahren beliebig viele Schüler hintereinander.

- ⊙ **Doppelschlange:** Gleiche Form, jedoch zwei Gruppen synchron nebeneinander.
- ⊙ **Keil:** Schüler fahren in Keilform in der Falllinie ab. Synchroner Rhythmus.
- ⊙ **Wolke oder Schwarm:** Beliebige Abstände, jedoch synchroner Rhythmus.
- ⊙ ~~**Lebender Slalom:** Schüler stellen sich als lebende Slalomstangen in der Falllinie in gleichem Abstand und mit Blick zum Durchfahrenden auf. Der oberste Fahrer durchfährt den Slalom und schließt sich unten wieder an, usw.~~



Eine besondere Form des Sicherheitstrainings bieten Schanzen, Tretorgeln (Wellenbahnen mit Pedaloeffekt - linkes Bein oben, rechtes Bein unten), und Wellenbahnen. Wer hier das Gleichgewicht hält, den wirft so leicht nichts um. Solche Gelände Hilfen müssen entweder selber geschaufelt werden (allerdings nur in Absprache mit dem Liftbetreiber!) oder die Skischule/Liftbetreiber müssen um Genehmigung zur Mitbenutzung gebeten werden.

- ⊙ Mehrere kleine Schanzen (Schanzentisch bis 50 cm, talwärts geneigt) hintereinander. Anfahrtslänge und Geländesteilheit nur allmählich steigern.
- ⊙ Wellenbahnen mit gleichmäßigen oder unregelmäßigen Abständen und Wellenhöhen.
- ⊙ Bei Tretorgelbahnen ist auf eine mäßige Geländeneigung zu achten, da sonst die Fahrgeschwindigkeit zu hoch wird.

Skifahren lernen wie auf Inlinern

Einstiegsmodell für Kinder ab ca. 8/9 Jahre

Skifahren lernen mit Supershorties in nur 2 - 4 Stunden

- "Kinderleicht" lernen über Bewegungsaufgaben und Bildgeschichten
- Der einfache Weg zum "Skaten", Pflugdrehen ist überflüssig bzw. Betonung unnötig
- Der Schüler nimmt von Anfang an eine Mittellage ein! Die Rutschphasen sind gering, er kantet. Die Gleichgewichtssinne und die Körperspannung werden verstärkt angeregt.
- Grundlage für das Umsetzen der Methode für Kinder sind entsprechend entwickelte motorische und koordinative Fähigkeiten..



Shortie-Methode:
Ideal auch für
Jugendliche und
Erwachsene

SPORTS 2005
von Reinhard Bräuer und
Alfred Grüneklee

Erster Skitag Erste Stunde



Rollerfahren, spielen mit Shorties in der Ebene, Staffellauf, Schneeballwerfen etc.

Unbedingt: selbstständiges An- und Abschnallen

.....
(Kindersprache?)



Gehen in der Ebene -
Dazu alle Übungen der Elementarschule:
Sterne treten, , erstes
Gleiten, Pferdekutsche, Simulierung
Liffahren, die Balance finden,
Auflockerung, Aufwärmen

.....
(Kindersprache?)



Armdrücken und
Gleichgewicht halten,
Körperspannung aufbauen,
Partnerkontakt

.....
(Kindersprache?)

Erster Skitag erste Stunde



Schlittschuhschritt, Bogentreten in der Ebene, Fangen spielen etc.

.....
(Kindersprache?)



Schußfahren mit leichtem Gegenhang oder mit geeignetem Auslauf, Schuss-Spiele mit verschiedenen Körperpositionen, Balance finden, mit Spielgeräten, mit Partnern, über Wellen fahren

.....
(Kindersprache?)

Es gibt sicher geeignetere Hänge!

.....
(Kindersprache?)

Gleichzeitig

Aufsteigen:
"wir gehen Treppe steigen"
in V-Stellung, als "Fisch"-(Gräte)

Stürzen, Aufstehen

.....
(Kindersprache?)



Aus der dosierten Schussfahrt in die **Schrägfahrt**, die Kanten werden gespürt, eine leichter Schwung bergwärts entsteht, die **Schritt-Stellung** wird betont

Ansteigender Schwierigkeitsgrad für die Schrägfahrten.

.....
(Kindersprache?)



Schwingung bergwärts (nur kurz einführen):
In **Schritt** und **Diagonalposition** in die Kurve fahren: "Zeig dir den Weg!"

- Der erste Schwung über die Falllinie:
1. **Schrittbewegung** in die Falllinie, mit dem Schritt wird der gegenläufige Arm nach vorne gebracht
 2. **Schritt/Arm** und **Neigen des Körpers** in Richtung des vorangestellten Skis.
 3. **Kippen** und **Druck** aufbauen / **Kanten**

(3-Schritt-Methode nach Walter Kuchler)

.....
(Kindersprache?)



2 - 3 Schwünge über die Falllinie ziehen - die ersten rhythmischen Schwünge entstehen!

Schritt - Kante - Druck
(Positionswechsel - Kippen - Fahren/Kanten)

.....
(Kindersprache?)



Stoppsschwung - die Notbremse
(Schwung bergwärts mit hoher
Bewegungsintensität / Querstellung der Ski
bis zum vollständigen Stillstand)

.....
(Kindersprache?)

**Kinder brauchen Freiräume, um eigenes
auszuprobieren -**

und jetzt vielleicht eine Pause!



Die erste **Lifffahrt** am leichten
Übungshang - vielleicht schon nach 90
Minuten Skiunterricht!

“Schwung an Schwung” Kurven fahren =
hohe Übungsintensität am Übungshang,
schnelles Lernen

.....
(Kindersprache?)

Der Schüler erlebt die erste Abfahrt vom Ausstieg bis zu
Talstation!



**Nach einem Skitag, moderates
Racecarven!**

**Der Einsteiger ist jetzt
Skifahrer!**

.....
(Kindersprache?)

Bewegungsaufgaben - eine kleine Sammlung



“Fauler Sack”: Beide Hände
stemmen das Gewicht auf dem
Oberschenkel des Innenski ab.

.....
(Kindersprache?)



...einmal rechts - einmal links

Ähnliche Aufgabe: **“Die Post geht ab!”**
Variationen: schwere / leichte Pakete;
bergwärts aufnehmen und talwärts, unten
vor der Haustür ablegen; einhändig /
beidhändig

.....
(Kindersprache?)



“Flieger” - gemütlich bis blitzartig!

Segelfliegen, die Arme bilden eine
Tragfläche, sie bleiben auf einer
horizontalen Ebene, der Flieger kippt
jeweils in die nächste Kurve

.....
(Kindersprache?)



“Wo ist mein Schatz?”

Nächster Schwung:
“ Hier ist mein Schatz!”

Blitzartiges Hinzeigen der Außenhand
neben die Schaufel des Innenski.

.....
(Kindersprache?)



“Joy-Stick”

Hände in Vorhalte als Fäuste. Daumen als
Joy-Stick. Daumen als Joy-Stick benutzen.
Das Umlegen der Daumen nach links bzw.
Rechts löst den Lagen- u. Kantenwechsel
aus.

.....
(Kindersprache?)



“Ausleger”

Außenhand fasst das Innenknie, Innenarm
zeigt gestreckt in die Kurvenmitte.

.....
(Kindersprache?)



“Zeig dir den Weg” - Jeweils mit dem

Innen- oder Außenarm (Zeigefinger
gestreckt) in die neue Kurvenrichtung
zeigen. Diese Aktion noch mit einem
bewußten Hineinsehen in die Kurve
verbinden.

.....
(Kindersprache?)



“Boxer”

Die Außenhand schnell nach Vorne / Innen
vor.

.....
(Kindersprache?)



... Und zur anderen Seite!u

.....
(Kindersprache?)



"Hände als Skikante / Lauffläche"! Drehen der Hände als Auslöser für den Lagenwechsel / Kantenwechsel. Die Unterarme parallel zum Ski, sie geben die Lage der gekanteten Ski an. Zum Kantenwechsel drehen die Hände jeweils in die neue Kurve.

.....
(Kindersprache?)



"Innenski fahren auf dem "Drahtseil",
Gleichgewichtssinne stärken

Außenbein mehrmals anheben.

.....
(Kindersprache?)

Dazu gibt es eine Vielzahl von weiteren Spielschwüngen!

Besonders wichtig ist der Einsatz von Geräten:
Lenker (Motorrad), Frisbeescheiben, Seilen und Bojen-Markierungen (**Bojeneinsatz schon am ersten Tag**).
Vgl. Uwe Kühn in Skimanual 2005/2007, S. 54:
Die Sch. sollen mit der kommenden Außenhand und seinem kommenden Knie auf das nächste Hütchen zeigen und dieses ansteuern...
(Übungsreihe ist kindaerecht aufbereitet)

Wechsel auf den "Lern-Caver"
(Ca. 20-30 cm länger, schwere Erwachsene bis 140 cm)

Der Zeitpunkt zum Wechsel auf einen längeren Ski ist von vielen Faktoren abhängig: Schnee, Wetter, Gelände, Voraussetzungen der Schüler etc. Nach unseren Erfahrungen empfohlen wird: Wechsel nach einem Tag (oder nach 1,5 Tagen). Die Schüler fahren mit längeren Ski noch sicherer, fast rhythmisch und können Richtungsänderungen mühelos vollziehen. Die Schüler sind im traditionellen Sinne keine "Anfänger" mehr.

Sie fahren vom ersten moment an Ski!

Einzelne Schüler nutzen die vielfältigen Möglichkeiten des Supershorties für die gesamte Kusdauer. Der Unterricht mit unterschiedlichen Geräten innerhalb einer Gruppe stellt kein Problem dar. Supershorties, Shorties, Carver und sogar Snowboarder innerhalb einer Gruppe sind möglich.

Der Wechsel vom Supershorty auf den Carvingski ist nicht zwingend notwendig.



**Carven mit
Supershorties**



**Ideales Training für
"Umlerner" und
der Spaßski für alle
Könnensstufen**

DIE QUAL DER WAHL ...

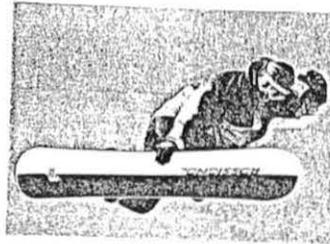
In dieser Saison gibt es über 2000 verschiedene Boards, 320 Bindungen und 340 verschiedene Boots. Da fällt die Wahl natürlich schwer.

Für alle die noch nie auf einem Snowboard gestanden haben oder die nicht wissen, welches Material sie benötigen sollen deshalb hier kurz die verschiedenen Fahrstile und das entsprechende Material vorgestellt werden:

Bevor man sich deshalb mit Material eindeckt sollte man sich zumindest grob darüber im klaren sein, was man machen möchte.

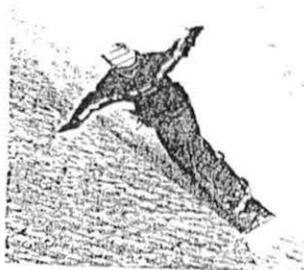
Grundsätzlich unterscheidet man zwischen 4 verschiedenen Fahrstilen:

① **Freestyle** : Springen steht im Vordergrund, egal ob in der Pipe oder im Funpark. Der Freestyler hat vor allem Spaß am Fliegen und Tricksen. Das Equipment :Der Freestyler steht auf einem Freestyleboard, dass ihm ca. bis zum Kinn oder zur Nasenspitze reicht. Es zeichnet sich durch eine symetrische Form aus und ist vorne und hinten stark aufgebogen(Skateboard-ähnliche Form). Die Füße stecken in Softboots und einer Softbindung. Soft-Step-in-Systeme können natürlich auch verwendet werden, sofern sie nicht zu steif sind.



② **Freeride** : Im unverspurten Tiefschnee eine Spur ziehen, auf der Piste einen satten Carve hinlegen, einfach nur rumcruisen oder hier und da auch einen Kicker oder ein Cliff springen... Kurz gesagt: Die unheimliche Vielfalt zeichnet den Freerider aus, er ist der Allrounder unter den Boardern. Er fährt einfach immer und überall.

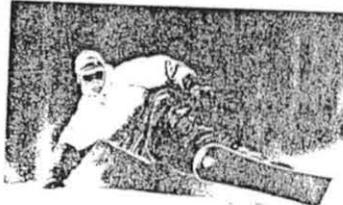
Equipment: Das Board des Freeriders ist eigentlich nur ein längeres Freestyleboard, das eventuell einen etwas härteren Flex besitzt um für mehr Laufruhe bei hohen Geschwindigkeiten zu sorgen. Es sollte mindestens bis zur Nasenspitze reichen, kann aber durchaus auch länger sein. Die Füße des Freeriders werden von steifen Softboots gewärmt und stecken in einer Softbindung. Soft-Step-in-Systeme sind meist hervorragend geeignet, da sie meistens sehr steif sind.



③ **Freecarve**: Mit Vollspped die Piste runtercarven und sich von einem Turn in den anderen werfen, aber auch bei Neuschnee den ein oder anderen Powderrun wagen, das zeichnet den Freecarver aus.

Equipment: Das Board des Freecarvers unterscheidet sich meist bereits in der Optik von einem Freestyle/rideboard. Meist ist es am hinteren Ende(Tail) nicht so stark aufgebogen und seine Schaufel(Nose) ist kürzer und ebenso weniger aufgebogen.

Der Freecarver nutzt meist die Härte der Hardboots und die wenig flexenden Plattenbindungen. Mit einem sehr steifen Soft-Step-in-System macht man aber durchaus eine exzellente Figur.



④ **Race**: In diese Kategorie fallen die alpinen Wettkampfdisziplinen(SL, GS, DS) . Für Racer zählt nur eines: Geschwindigkeit! Sie knallen die Piste runter, suchen sich kaum Hindernisse abseits der Piste. Sie stellen sich lieber ein paar Stangen auf und rasen dazwischen hin und her. **Equipment**: Die Racer fahren auf alpinen Wettkampfbrettern, die je nach Einsatzbereich gewählt werden (GS-Boards sind natürlich länger als SL-Boards). Die Bretter zeichnen sich fast alle durch enorm harten Flex aus und sind viel schmaler als alle anderen. Anfänger sollten ihre Ersten Erfahrungen lieber auf einem Freecarver machen, da diese einfacher im Umgang sind. Die Füße versteckt der Racer in sehr steifen Hardboots, die auf sehr steifen Plattenbindungen befestigt werden.



Hier noch einige speziellere Punkte zum Thema Snowboardkauf :

① Das Snowboard :

☆ **Breite** : Das Board sollte auf alle Fälle breit genug sein, damit der Fahrer mit den Fußspitzen nicht zu weit an den Kanten übersteht. Somit sollte das Board zur Schuhgröße passen. Hier bieten fast alle Hersteller Bretter für diejenigen unter uns an, die auf großen Füßen durch den Schnee gleiten wollen. Es gilt aber der Grundsatz :

„ So breit wie nötig, so schmal wie möglich ! “

Nun einige wichtige Details :

☆ **Flex** : Der Flex beschreibt die Härte des Brettes. Er muss erstens zum Körpergewicht passen (Angabe des Herstellers beachten!) und dem Fahrer persönlich zusagen. Ob man lieber ein härteres oder ein weicheres Brett fährt, muss jeder für sich entscheiden. Allgemein lässt aber folgendes sagen : Weichere Bretter sind drehfreudiger- mit härteren kann man dagegen mehr Gas geben, da sie laufruhiger sind.

☆ **Bauweise** : Hauptsächlich unterscheidet man zwischen zwei verschiedenen Bauweisen : Der CAP- und der SEITENWANGEN-Bauweise. Was ist nun der Unterschied? Für den Fahrer macht es eigentlich keinen Unterschied, er beruht vielmehr auf Firmenphilosophien. Bei der Cap-Bauweise wird der Kern komplett ummantelt und die oberste Schicht es Brettes schließt mit der Kante ab. Bei der Seitenwangen-Konstruktion wird zwischen die Kante und die obere Schicht noch eine Wange eingefügt, so dass die obere Schicht nicht mit der Kante abschließt.

☆ **Kern** : Grundsätzlich werden Holzkerne verwendet, es gibt aber eine Vielzahl von Variationen, bei denen Kunststoff mit Holz kombiniert wird, bis hin zu Kernen, die mittlerweile aus hochentwickelten Kunststoffen bestehen und im Gegensatz, zu dem noch vor einigen Jahren verwendeten PU-Schaum, ähnliche Eigenschaften wie Holz besitzen. Bei den meisten Firmen gilt Holz aber immer noch als das Maß der Dinge.

☆ **Taillierung** : Wie stark ein Board tailliert ist, verrät der Radius (Herstellerangabe). Je kleiner er ist, desto stärker ist ein Board tailliert und desto kleinere Schwünge können gefahren werden. Die meisten Boards besitzen einen Radius zwischen 7,5 und 10 m.

☆ **Thema Gebrauchtboards** : Der Kauf von gebrauchten Boards ist ein heikles Thema. Gebrauchte Boards weisen oft irreparable Schäden z.B. an Kanten und Belag auf. Sehr oft fehlt ihnen auch die Vorspannung, die für ein Board lebensnotwendig ist, denn fehlt sie, ist es fast unmöglich einen sauberen Turn mit dem Board zu fahren! Außerdem erschweren alte Boards durch veraltete Technik dem Anfänger oft das Erlernen noch zusätzlich.

⊗ **Die Bindung :**

☆ Die verschiedenen Bindungstypen sollen hier einmal kurz präsentiert werden:

Im allgemeinen unterscheidet man erst einmal 2 Bindungstypen :

☆ Bindungen für Softboots ⇒ Softbindungen

☆ Bindungen für Hardboots ⇒ Plattenbindungen

Heutzutage gibt es noch ein weiteres Unterscheidungsmerkmal, denn es gibt sog. Step-in-Bindungen, die es sowohl für Soft- als auch für Hardboots gibt.

Was macht also eine gute Bindung aus?

☆ **Plattenbindung :**

- geringes Gewicht
- niedrige Standhöhe ⇒ besseres Gefühl
- Flex muss zum Einsatzbereich passen (Freecarve weicher als Race)
- Zentrierung der Boots soll möglich sein
- Canting : mögliches Kippen der Boots zueinander⇒anatomisch korrekte Stellung
- Viele Einstellmöglichkeiten zeugen meist von hohem Standard



☆ **Softbindung :**

- geringes Gewicht
- anatomische Baseplate (Grundplatte) ⇒ besserer Halt
- Der Highback sollte hoch genug sein, den Schuh aber nicht überragen
- Die Vorlage des Highbacks sollte verstellbar sein
- „Rotating Highback“, d.h. der Bindungswinkel kann durch drehen des Highbacks ausgeglichen werden



⇒ die beiden letzten Features sind enorm wichtig um genug Druck auf die Backside zu bekommen

- Die Bindung sollte durch Ratschenverschlüsse bequem zu schließen und zu öffnen sein

Material : Das Material sollte nach Einsatzbereich und Geldbeutel gewählt werden. So kommt ein Anfänger gut mit einer weicheren, gewöhnlichen Kunststoffbindung aus und der anspruchsvolle, fortgeschrittene Fahrer wählt z. B. eine steifere Carbonbindung.

☆ **Step-in-Bindungen :**

Eine Step-in-Bindung zeichnet sich dadurch aus, dass der Fahrer „direkt“ in die Bindung einsteigen kann, ohne dass man Schnallen oder Bügel verschließen muss. Die Bindung verschließt von selbst.

Diese Bindungen gibt es sowohl für Hard- als auch für Softboots .

Die Systeme zeichnen sich alle dadurch aus, dass sie das Einsteigen erleichtern, haben aber auch einige Nachteile :



☆ Bei Softboots :

- Die Systeme sind kaum miteinander kompatibel
- Die steifere Bauweise eignet sich nicht für alle Bereiche und erfordert präzises Fahren und ist u.U. für Anfänger ungeeignet, da diese Schuh-Bindungskombination zwar direkte Kraftübertragung garantiert, aber kaum Fahrfehler verzeiht

Step-in-Systeme für Softboots unterscheiden sich aber noch Systeme mit und ohne Highback. Systeme mit Highback bieten mehr Bewegungsfreiheit (z.B. für Freestyle). Systeme ohne sind viel steifer und eignen sich daher mehr für Freerider und Freecarver.

⊗ **Die Boots :**

Hier wird in Hard- und Softboots unterschieden. Sie werden je nach Einsatzbereich gewählt. Bei der Auswahl sollten verschiedene Kriterien beachtet werden :

☆ **Softboots :**

- Passform, der Schuh muss optimal sitzen und der Fuß darf nicht zu viel Platz haben
- Innenschuhe (thermoformbar, schnürbar, ohne Innenschuh)
- Härte der Boots (weichere für Bewegungen beim Freestyle, härtere zum Freeriden)
- Step-in-Softboots können oft nur mit der passenden Bindung gefahren werden, Schuhe für Bindungen ohne Highback sind meist sehr steif, da die Bindung „schon mit drin ist“
- Sehr weiche Softboots, wie sie vor einigen Jahren noch Standard waren, gibt es heute nicht mehr, da sie weder genügend Kraftübertragung für sauberes, kontrolliertes Fahren, noch genug Schutz für den Fuß bieten um z.B. die auftretenden Kräfte bei hohen Sprüngen oder harten Schlägen zu kompensieren. Daher sind solche Schuhe nicht empfehlenswert !



☆ **Hardboots :**

- Einstellung der Vorlage
- Flex
- Einsatzbereich



GIRLS, GIRLS, GIRLS

Beim Snowboarden kommt man natürlich auch nicht um das vermeintlich schwächere Geschlecht herum, somit wird auch die Angebotspalette der Firmen immer größer, und das ist auch gut so :

Frauen sind anders gebaut als Männer, deshalb brauchen sie auch anderes Material. Frauen sind kleiner, leichter und haben kleinere Füße, darum wirken auf ihr Board ganz andere Kräfte als bei Männern. Ihr Board sollte deshalb leichter, schmaler und etwas weicher sein. Es muss aber nicht unbedingt ein speziell für Frauen entwickeltes Board sein, es muss aber unbedingt zum Körperbau und zum Fahrstil passen. Bei den Schuhen sollte aber unbedingt auf ein Frauenmodell zurückgegriffen werden (außer „Frau“ hat Füße und Waden wie ein Mann) denn Frauen haben einen schmalen und flacheren Fuß als Männer. Außerdem sitzt der Wadenmuskel tiefer und zieht sich schmal nach oben. Der Innenschuh eines Frauenschuhs ist anatomisch anders gebaut. Oft ist er auch stärker isoliert als sein Pendant für Männer, damit „Frau“ keine kalten Füße bekommt. Der Schuh muss natürlich fest sitzen, darf aber nicht drücken. Bei der Kleidung müssen die Frauen auch nicht mehr zurückstecken, denn die meisten Hersteller bieten mittlerweile eine große Palette frauenspezifischer Kleidung an, so dass Frau auch auf der Piste ganz Frau sein kann.

HAVE FUN & TAKE CARE !!!

Snowboard-Bindung

So stellst Du den Bindungswinkel richtig ein!

Die meisten Anfänger stellen den Bindungswinkel ihres neuen oder schon gebrauchten Boards falsch ein.

Fast überall auf den Pisten sieht man Anfänger den Berg runterrutschen oder unkontrolliert die Hänge hinunter fahren. Meist sind auch falsch eingestellte Bindungen der Grund das Anfänger mit dem Snowboard nicht richtig zurechtkommt. Oft ist eine falsche Montage von einem selber oder auch teilweise der Service in manchen Läden Grund dafür. Damit ihr an Eurem Snowboard selber die Richtige Winkeleinstellung machen könnt, haben wir euch ein paar nützliche Tips zur Montage, Winkel und Fußabstand zusammengefasst.

Die Meisten von Euch werden wohl mit dem Freestyleboard oder Freerideboard das Snowboarden beginnen. Es macht keinen Sinn seine Bindung so einzustellen wie die Köhner, wenn man noch nicht sicher den Berg runter kommt.

Voraussetzung muss natürlich sein, das man weis mit welchem Fuß man vorne steht.

Goofy oder Regular von "Anton aus Tirol :-)"

In den meisten Snowboardschulen wird zum ermitteln der Fußstellung entweder gefragt mit welchem Bein man abspringen würde. Die meisten wissen darauf auch gleich eine Antwort, und sagen einem dann auch mit welchem Fuß er vorne steht. Wenn er es aber nicht genau sagen kann mit welchem Bein er vorne steht, hilft nur eins. Der Anfänger wird aufgefordert sich mal schnell vom Snowboardlehrer wegzudrehen, und in dem Augenblick schubst der Lehrer den Schüler (natürlich ohne Board und nur wenn nichts im Weg steht) um zu sehen mit welchem Bein der Schüler als erstes auftritt. Diese Methode hat sich als relativ genau erwiesen und hilft auch bei "Grobmotoris" immer.

Einstellung für den Anfänger :

Freestyle und Freecarboards vorne 15°-20° hinten 5°-10°

Race und Carvingboards vorne 35° hinten 25°

Einstellung für Köhner:

Freestyle und Freeride: vorne 5°-10° hinten 0°-5° (ca. 5° mehr bei der vorderen Bindung)

Es gibt auch manche die ihren Bindungswinkel so einstellen als würden sie wie eine Ente auf dem Board stehen, diese Fußstellung nennet man Duckstand. Beim Duckstand kann man z.B. vorne 5° und hinten -5° seine Bindung einstellen (macht nicht so viel Sinn, aber wer`s mag!).

Freerider vorne 30° hinten 20°

Ideale für Powdertage der Oberkörper ist in Fahrtrichtung gerichtet!

Carvingboards vorne 35° hinten 30°

Der Ideale Bindungswinkel um jede Piste zu Meistern!

Race vorne 55° hinten 50°

Radikale Turns mit dem Oberkörper fast horizontal zum Schnee sind möglich!

Diese Angaben sind nur Mittelwerte die bei jedem anders ausfallen können.

Für Freestyle, Race und Carvingboards kann man als Faustregel ca. 5° mehr an der vorderen Bindung einstellen.

Wichtig ist auch die Boardbreite, denn bei einem zu schmalen Board steht der Schuh über das Board hinaus, und kann beim fahren zu unerwünschten Aushebelungen auf der Piste führen. Ein etwas steilerer Bindungswinkel bietet häufig Abhilfe.

Als minimale Snowboardbreite gilt:

Schuhgröße	Snowboardbreite
35-37	23,5 cm
37-40	24 cm
39-41	24,5 cm
40-42	25 cm
42-45	25,5 cm
44-47	26,5 cm

Der Abstand zwischen den Bindungen spielt auch eine wichtige Rolle damit Du dein Board besser unter Kontrolle hast.

Körpergröße	Abstand
145	42-48
155	44-50
165	45-52
175	47-54
185	49-56
195	52-59

Die Montage der Bindung setzt voraus, das man Weiß mit welchem Fuß man vorne steht. Wer sich dessen nicht ganz im klaren ist, kann mit einem ganz einfachen test rausfinden ob er ein Goofy (rechts vorne) oder ein Regular (links vorne) Fahrer ist. >>> [Goofy oder Regular](#) >>>

Montage der Bindung:

Für die Montage der Bindung auf einem Freestyleboard kann man als Anhaltspunkt die hintere Bindung meist 2-3 cm hinter dem üblichen Montagezentrum festschrauben. Die vordere Bindung kann im Montagezentrum festgeschraubt werden.

Die Freerider die gerne mal im Powder cruisen gehen, sollten Ihre Bindung bis zu 7 cm nach hinten versetzen, da das Brett mehr auftrieb bekommt wenn auf der Noase weniger Druck ist.

Damit sich die Schrauben an der Bindung zum Board während der fahrt nicht vom Acker machen, ist es wichtig die im kalten zustand noch mal nachzuziehen. Achte aber darauf das du die Schraube nicht durch dein Board drehst oder die so zuknallst das sie nur per Handgranate wieder gelöst werden kann. Ein tropfen Schraubensicherungslack hilft bei hartnäckigen fällen immer. Bei guten Bindungen sind meist aber auch Unterlegscheiben dabei die Einkerbungen haben, wodurch die Schraube sich eigentlich nicht lösen sollte.

Also, viel Erfolg mit der Montage dann klappt`s auch auf der Piste mit den Hasen :-)

Quelle:

Deutscher Verband für das Skilehrwesen (2003) (Hrsg.). *Snowboardlehrplan*. München: BLV. (Auszüge der S. 8 – 13)



Einfach Snowboarden

Snowboarder wollen mühelos über den Schnee gleiten, dabei elegante Kurven fahren, stylisch springen und mit coolen Tricks / Moves Eindruck schinden. Interessant wird die Sache durch die ständig wechselnden Schnee- und Geländebedingungen, in denen sich der Snowboarder (wir sehen ihn als Einheit aus Board, Bindung, Schuhe, Fahrer) wiederfindet.

Physikalisch betrachtet stellen die Wechselwirkungen (mechanische Kräfte) zwischen Board und Schnee die Grundlage des Snowboardens dar. Unsere Aufgabe besteht darin, durch zweckmäßige Bewegungen auf und mit dem Snowboard das Kräftespiel zwischen Board und Schnee vorteilhaft zu beeinflussen und für unsere Ziele (Big Air, Vitelli-Turn etc.) geschickt auszunutzen. Dabei müssen wir natürlich immer darauf bedacht sein, nachfolgende Aktionen optimal vorzubereiten.

Was geht ab?

Ich hab (k)einen Plan!

Um uns die Sache zu erleichtern, legen wir uns schon vor der Fahrt oder dem Sprung eine **Taktik** zurecht: Wie lege ich meine Spur an, wo fahre ich große, wo kleine Kurven, welches Tempo will ich fahren, wo springe ich ab, wo und wie will ich landen?

Entsprechend dieser Taktik erfolgt dann die **Planung** und **Abstimmung** aller notwendigen Körper- und Teilkörperbewegungen, die so genannte **Bewegungssteuerung**.

Eins nach dem anderen!

Fast alle sportlichen Bewegungen kann man in **Phasen** (charakteristische Bestandteile) untergliedern, die bestimmte **Funktionen** (Aufgaben) erfüllen müssen, damit die Gesamtbewegung erfolgreich zustande kommen kann.

In jeder Phase ist eine der wichtigsten Funktionen, die Voraussetzungen für das Gelingen der nächsten Phase zu schaffen. Auch beim Snowboarden gilt, dass wir die Präzision der Gesamtbewegung (Sprung, Kurve) erheblich verbessern, wenn wir sie in charakteristische Phasen untergliedern und für diese eine genauere Planung und Abstimmung vornehmen.

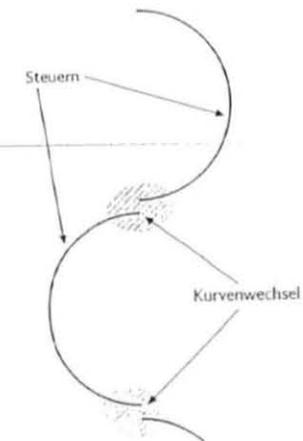
Wollen wir z.B. einen Three-sixty springen (siehe Bild links), müssen wir uns in der Luft (Flugphase) nicht nur um 360° drehen, sondern dabei auch eine sichere, sturzfreie Landung vorbereiten.

Phasen beim Sprung:
Anfahrt → Absprung + Flug → Landung

Verständlicherweise sind die **Phasenübergänge** von großer Bedeutung für die Qualität der Bewegungssteuerung.

Phasen beim Kurvenfahren:
Steuern → Kurvenwechsel → Steuern

Beim Kurvenfahren (ohne Schrägfahrt zwischen den Kurven) sprechen wir von einer **Phasenverschmelzung**, da Ende und Beginn zweier aufeinanderfolgender Kurven zur Phase des **Kurvenwechsels** verschmelzen. In dieser Phase findet zwangsweise das **Umkanten** des Boards statt; danach folgt das **Steuern** (Hauptphase), welches bis zum nächsten Kurvenwechsel dauert. Nun geht es von vorne los und die **Phasenabfolge** wiederholt sich fortwährend.



Phasen beim Kurvenfahren

Alles unter Kontrolle?

Weil Snowboarder auch nur Menschen sind, gelingt die Bewegungssteuerung nicht immer optimal. In den einzelnen Phasen müssen wir also unsere Bewegungen und Körperstellungen **kontrollieren** und situativ **korrigieren**. Ein Vorgang, den wir **Regulation** nennen. Haben wir z. B. beim Absprung zum Three-sixty zu stark rotiert und bemerken das noch in der Luft, dann können wir weiterdrehen zum Five-forty (540°). Haben wir zu wenig Spin, dann belassen wir es halt beim schönén One-eighty (180°); oder wir verzichten auf diese Regulation und freuen uns auf eine spannende Landung.

Von größter Bedeutung ist in diesem Zusammenhang eine günstige und damit **angepasste Körperposition**. Ziel ist es, in den verschiedenen Fahrsituationen eine Position einzunehmen, aus der heraus die notwendigen Folgeaktionen optimal ausgeführt werden können. Entscheidend ist vor allem die Stellung von Sprung-, Knie- und Hüftgelenken und in welchem Verhältnis sie zueinander stehen. Veränderungen in diesen Gelenken beeinflussen die Bewegungsmöglichkeiten des Snowboarders, aber auch die Funktionsweise des Boards. Eine angepasste Körperposition sorgt nicht nur dafür, dass die Aktionen optimal ausgeführt werden können, sondern auch dafür, dass sie opti-

mal auf das Board übertragen werden. Das Anpassen der Körperposition ist also die Basis für funktionelles Snowboarden, eine Normposition für alle möglichen Situationen gibt es dabei nicht.

Cool oder uncool?

Im Laufe unseres Snowboarderlebens machen wir die verschiedensten Erfahrungen. Wir wiederholen und verändern Bewegungen, wir kopieren, regulieren und ökonomisieren, wir experimentieren und erfinden, was das Zeug hält und stellen dabei immer dieselben Fragen: Macht es Spaß? Sieht es cool aus? Beeindruckt es meine Mitmenschen? Funktioniert es? Kann ich es schon? Ist das zu viel für mich? Was mache ich falsch?

Wir wollen also unser Snowboarden qualitativ **bewerten** und **verbessern**. Nach Kriterien wie **Kontrolle, Funktionalität, Variation, Sportlichkeit** analysieren wir unsere Fahrten, Sprünge und Tricks. Danach versuchen wir, durch wiederholtes, zielgerichtetes Üben die erfolgreichen, günstigen Bewegungsanteile (Bewegungsmuster) zu festigen und die störenden abzubauen bzw. passend zu verändern. Wer landet schon gerne ständig auf dem Rücken statt auf dem Board!



Cool oder uncool?

Alles easy! – TOOLS und TURIS

Unter den Aspekten der Bewegungssteuerung, Regulation und Bewertung können wir die Vielzahl der Bewegungsmöglichkeiten beim Snowboarden zu einem einfachen und überschaubaren **System** ordnen, die so genannten **TOOLS und TURIS** (siehe S. 12/13).

Die **TOOLS** sind **grundlegende Bewegungsmöglichkeiten** auf und mit dem Snowboard, also **Mechanismen**, mit denen wir Körperposition, Körperlage und Boardlage zweckmäßig verändern. Biomechanisch ausgedrückt, passen wir die Position unseres **Körperschwerpunkts (KSP)** im Raum der jeweiligen Situation an; dabei bilden die **Längsachse des Boards** und die **Körperlängsachse** des Fahrers das **Bezugssystem**.

Diese vier **TOOLS**, kombiniert in **unterschiedlichen Ausprägungen**, bilden die funktionelle Grundlage der Regulation beim Snowboarden. Dabei können sich verschiedene **TOOLS** in ihrer Wirkung überschneiden und ergänzen, je nachdem, wann und wie wir sie einsetzen. Um dies zu verdeutlichen, kam der große Beispielgeber extra aus dem Urlaub zurück:

- Fahren wir einen Frontsideturn und beugen dabei die Knie, dann ist das eine Vertikalbewegung, die einerseits den KSP absenkt, andererseits aber auch ein stärkeres Konten des Boards bewirken kann. Beides ist vorteilhaft, wenn wir schnell fahren wollen.
- Ebenso führt das Drehen des Rumpfes zur Veränderung des Kantwinkels, denn wenn die Hüfte dreht, übertragen die Beine und die Schuhe dies auf das Board (es tordiert).
- Durch Verstärken der Kurvenlage wird die Kurve enger, die Zentripetalkraft wächst und

wir bemerken eine Belastungszunahme, was auch beim Strecken der Beine zu spüren ist.

Zu den Ausprägungen der **TOOLS** ziehen wir den Beispielgeber ebenfalls gerne zu Rate (wo er doch schon mal hier ist):

- Wir können die Beine sehr kraftvoll (explosiv) oder ganz gefühlvoll strecken, also unterschiedlich intensiv und mit dementsprechend unterschiedlichen Wirkungen.
- Das Strecken kann nach vorne oder nach hinten gerichtet sein (oder auch mittig).
- Nicht unerheblich ist es, ob wir uns vor oder während der Kurve strecken; die Zeit (Zeitpunkt) spielt doch eine wichtige Rolle.
- Von Bedeutung ist auch, ob wir den KSP beim Strecken 5 cm oder 50 cm anheben.



Die grundlegenden Bewegungsmöglichkeiten mit der Längsachse des Boards und der Körperlängsachse des Fahrers als Bezugssystem

TOOLS



Kantbewegung

Bewegungen **um die Boardlängsachse** verändern die Boardlage (Kantwinkel) und die Kurvenlage (des Körpers). Wir sprechen von: Aufkanten – Abkanten – Flachstellen – Umkanten – Tordieren ① + ②



Vertikalbewegung

Bewegungen **entlang der Körperlängsachse** bewirken das Annähern des Körperschwerpunkts an das Board oder sein Entfernen vom Board weg. Wir können dadurch: Druck vermindern – Druck halten – Druck erhöhen ② + ③



Belastungsverteilung

Bewegungen **entlang der Boardlängsachse** verschieben den Körperschwerpunkt über der Boardfläche zwischen Nose und Tail. Wir spüren: Vorlage – Mittellage – Rücklage ① + ②



Rotation

Bewegungen **um die Körperlängsachse** erzeugen Drehmomente zwischen Rumpf und Board und dadurch zwischen Board und Schnee. Wir unterscheiden: Vorausdrehen – Mitdrehen – Gegendrehen – Nachdrehen ③ + ④

TURIs

Die Ausprägungen der TOOLS nennen wir auch Bewegungsspielräume oder kurz **TURIs** (gleich sehen wir, dass uns die Initialen die Eselsbrücke geradezu aufzwingen).

Jede Bewegung lässt sich also beschreiben bzw. verändern hinsichtlich:



Timing

Wann, wie lange?



Umfang

Wie weit?



Richtung

Wohin?



Intensität

Wie kraftvoll, wie schnell?

Natürlich müssen wir TOOLS und TURIs immer im Zusammenhang sehen und stellen dabei fest, dass wir jedes TOOL durch unterschiedliche Aktionen umsetzen können. Diese sind aber, abhängig von der Situation, meist auch unterschiedlich effektiv. Müssen wir z. B. Buckel ausgleichen, so ist ein Beugen und Strecken der Beine erheblich effektiver als das Heben und Senken der Arme.

Ebenso klar ist, dass sich die TOOLS beim Snowboarden gegenseitig ergänzen und nicht isoliert betrachtet werden sollten. **Das Modell der**

TOOLS und TURIs bietet für den Snowboardlehrer ebenso wie für den Schüler eine leicht verständliche und logische **Struktur** zum **Erkennen** und **Beurteilen** von Bewegungen, zum **Verbessern** und **Korrigieren**, aber auch beim **Üben** und **Formulieren von Aufgaben**.

Zusammenfassend wollen wir festhalten, dass die **Effektivität** der TOOLS und damit die **Qualität der Regulation** davon abhängt, wie die TOOLS kombiniert werden und wie die Ausprägung der TURIs erfolgt.

Grundtechniken nach dem Deutschen Lehrplan (DVS 2003); Kurvenfahren mit Vorausdrehen

Kurvenwechsel mit Vorausdrehen

Der Kurvenwechsel erfolgt nach einem zügigen Vorausdrehen, kombiniert mit einer Vor-talwärts-Bewegung (Belastung des vorderen Beins und Talwärts-Bewegung von Knie und Rumpf).

Partnerübungen als Hilfestellung:

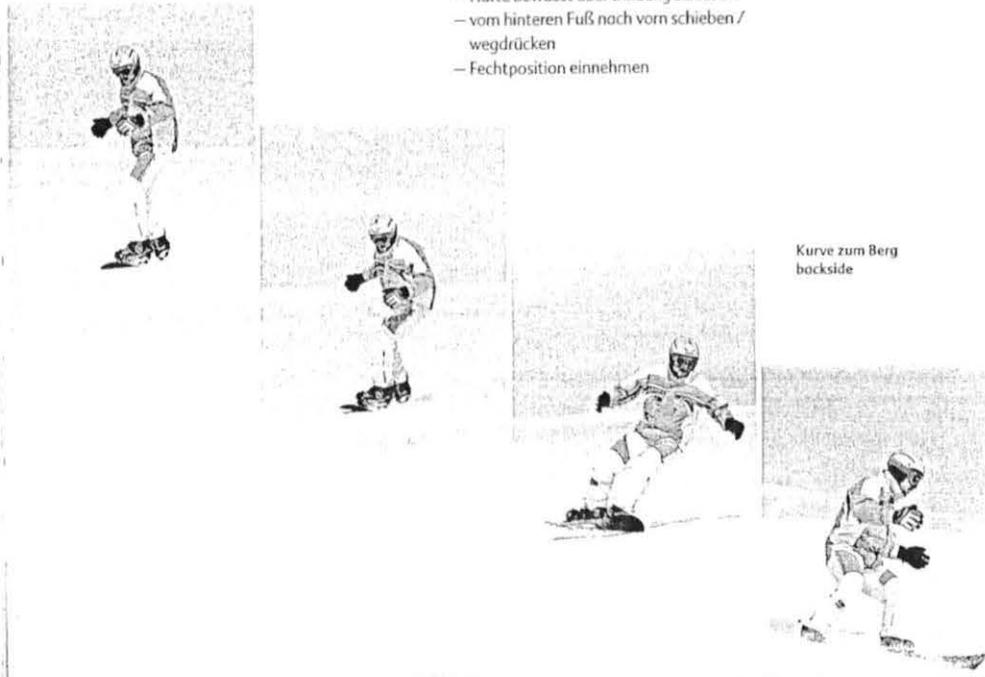
(Partnerübungen sind für den Coach recht stressig, deshalb sollte er andere Schüler mit einbinden.)

- Partner (ohne Board) führt die ersten Kurven langsam an beiden Händen
- Partner führt mit Stange (anfangs beide, dann nur vordere Hand)
- frontside:
 - zuerst hintere Hand, dann mit Vorausdrehen vordere Hand fassen

- erst nach Vorausdrehen beide Hände fassen
- mitlaufen der Kurve durch Partner langsam abbauen
- backside:
 - zuerst die Kurve von außen führen
 - dann vordere Hand von innen leicht führen
 - mitlaufen der Kurve durch Partner langsam abbauen.

Übungen:

- Rutschgirlande: nach Kurve bergwärts Vorausdrehen mit Vor-talwärts-Bewegung, bevor Unsicherheit auftritt (kein Umkanten!) Kurve wieder bergwärts aussteuern
- Vorausdrehen mit Vor-talwärts-Bewegung bis das Brett erstmals umkantet → Die erste Kurve!!
- Belastung des vorderen Beins:
 - vorderes Knie zur Brettspitze drücken
 - vordere Fußsohle spüren
 - Hüfte bewusst über Bindung schieben
 - vom hinteren Fuß nach vorn schieben / wegdrücken
 - Fechtposition einnehmen



Kurve zum Berg
backside

Vorausgedrehte Position frontside:
»Schulter- und Hüftachse« sind gegen
»Sprunggelenksachse« vorausgedreht

- Vorausdrehen schnell variieren:
 - Bierkasten über die Falllinie wuchten
 - Ohrfeige von vorderer Hand
 - Golfen mit beiden Händen
 - »Plus-Minus«-Turn
 - frontside: vordere Hand drückt vorderes Knie schnell in die Kurve
 - backside: hintere Hand drückt vorderes Knie schnell in die Kurve
- Vorausdrehen langsam variieren:
 - Tablett in Kurvenrichtung servieren
 - in Kurvenrichtung zeigen (mit beiden Händen, mit vorderer Hand, »Taschenlampe«...)
 - frontside: vordere Hand drückt Knie langsam in die Kurve
 - backside: hintere Hand drückt Knie langsam in die Kurve
- die ersten Kurven erspüren:
 - frontside: vordere Sohle → vorderen Ballen → beide Ballen spüren
 - backside: vordere Sohle → vordere Ferse → beide Fersen spüren

- Schaumstoffrohr (z.B. Isolationsrohr)
 - an Hüfte pressen: vorderes Ende zeigt in Kurvenrichtung
 - an Schultern anlegen: vorderes Ende zeigt in Kurvenrichtung.

Die ersten Kurven werden mit Vorausdrehen gefahren. Die zweite Kurve reiht sich mit einer Schrägfahrt an die erste an, da der Anfänger Zeit braucht, um sich auf das nächste Umkanten vorzubereiten. Mit zunehmender Sicherheit beim Kurvenfahren werden die Schrägfahrten weggelassen und die Kurven flüssig aneinandergereiht.

Der Aufgabenexperte weiß:

- Sportlichen Schülern genügen aufgrund der Vorerfahrungen vom Gleiten und Schrägrutschen oft auch wenige Vorübungen zur ersten Kurve. Sie schaffen den ersten Turn häufig sofort aus dem Schrägrutschen mit Vorausdrehen und einer Vor-talwärts-Bewegung.
- Lernen über große Bewegungsumfänge: Der Lernende kann anfangs noch keine Feindosierung von Bewegungen vornehmen, deshalb muss man ihm grobe motorische Lösungskonzepte anbieten, mit denen er sich an die später feindosierte Gesamtbewegung heranarbeitet. Größere Bewegungsumfänge sind leichter zu sehen und zu verstehen, und die Rückmeldung der eigenen Muskelspannungs- und Gelenksstellungsrezeptoren sind bei größeren Bewegungsumfängen deutlicher ausgeprägt. Dadurch ist das motorische Umsetzen von ausgeprägteren Bewegungsumfängen gerade zu Beginn einfacher.
- Erst im weiteren Verlauf werden die Bewegungen ökonomisiert. Einem Köhner reicht dann ein kleinerer Bewegungsumfang, um das gleiche Bewegungsziel realisieren zu können.

Quelle: Deutscher Verband für das Skilehrwesen (2003) (Hrsg.). *Snowboardlehrplan*. München: BLV.

Grundtechniken nach dem Deutschen Lehrplan (DVS 2003);

Kurvenfahren mit Vorausdrehen

Der Bewegungsexperte weiß:

→ Kurvenwechsel: Snowboarder können nur wenige Bremsmechanismen beim Wechseln der Kurve einsetzen (vgl. Pflugstellung beim Skifahren). Ein flach gestelltes Board wird schnell. Diese Situation ist für den Neuling unbeherrschbar. Er benötigt einen Hilfsmechanismus für einen schnellen Kurvenwechsel. Der Rumpf gibt die Drehung an das Board weiter. Kombiniert man das Vorausdrehen mit einer Talwärts-Bewegung (belastet Ferse oder Ballen), kantet das Board zügig um.

→ Kurvensteuerung: Das Board muss nach dem Umkanten auf einer Kante gefahren werden (rutschen/driften, führen oder schneiden/corven), das heißt das Gleichgewicht auf der einen neuen Kante muss schnellstmöglich wiedergefunden werden. Während des Beginns der Kurvensteuerung ist das vordere Bein belastet. Der Körperschwerpunkt ist dadurch deutlich vor der Brettmitte, der Snowboarder kann die Kurve so rutschend steuern. Im weiteren Verlauf der Kurvensteuerung werden beide Beine wieder gleichmäßig belastet, durch Kippen oder durch Beugen der Knie in Richtung Kurvenmittelpunkt wird der Aufkantwinkel und damit die Kurvensteuerung reguliert. Die Feinmotorik des Könners ermöglicht ihm später, die Kurve sogar mit Belastung des hinteren Beins auszusteuern.



Zum Kurvenwechsel erfolgt eine Kombination aus Vorausdrehen und der Bewegungsrichtung »vor-talwärts«. Während der Kurvensteuerung werden zunehmend beide Beine gleichmäßig belastet, die Regulation des Aufkantwinkels erfolgt durch Kippen oder durch eine Bewegung der Knie in Richtung Kurvenmittelpunkt.



Die im Basic-Lehrplan beschriebene Methodik »aus dem Fahren in der Falllinie heraus« führt beim Snowboarden aus den bereits beschriebenen Gründen nur dann zum Erfolg, wenn Gelände, Schneebeschaffenheit und Board geradezu ideal passen. Selbst unter diesen Umständen gelingt der dort beschriebene methodische Weg meist nur bei sehr sportlichen Anfängern.

Vorausgedrehte Position backside: »Schulter- und Hüftachse« sind gegen »Sprunggelenksachse« vorausgedreht

39

Mit Vertikalbewegung
besser Kurvenfahren

Mit Vertikalbewegung besser Kurvenfahren

Für die ersten Kurven war das entscheidende **TOOL ROTATION** (Vorausdrehen). Der Umkantvorgang wird jetzt zwar zunehmend sicherer, das Vorausdrehen bringt jedoch für die Kurvensteuerung Nachteile mit sich. Es führt häufig zum Überdrehen, besonders auf der Backside. Die Kurvensteuerung bleibt gedriftet.

Im weiteren Verlauf unserer Boarderkarriere wollen wir jedoch die Kurven zunehmend geführt und später sogar geschnitten steuern. Deshalb müssen wir das Vorausdrehen wieder abbauen. Wir benötigen jetzt ein **TOOL**, das den Umkantvorgang ebenfalls erleichtert aber zugleich positiv auf die Steuerphase wirkt. Das

TOOL VERTIKALBEWEGUNG erfüllt geradezu ideal diese Voraussetzungen. Für die späteren Herausforderungen an den

Snowboarder wie steile Hänge, Tiefschnee und Buckelpiste ist das **TOOL VERTIKALBEWEGUNG** von zentraler Bedeutung. (Dem Könnler bietet das Vorausdrehen später im steilen Gelände, in der Buckelpiste und bei schwierigen Schneebedingungen wieder eine effektive Hilfe für den Umkantvorgang.)

Grundsätzlich gibt es **zwei mögliche Varianten** der Vertikalbewegung beim Kurvenfahren:

Kurvenfahren mit Strecken der Beine: Strecken in Sprung-, Knie- und Hüftgelenken zum Steuern und Beugen zum Umkanten

Kurvenfahren mit Beugen der Beine: Beugen in Sprung-, Knie- und Hüftgelenken zum Steuern und Strecken zum Umkanten.

Der Bewegungsexperte weiß:

→ Vorausdrehen wird zunächst durch Vertikalbewegung ergänzt. Im weiteren Lernfortschritt werden die Kurven in achsenneutraler Position mit Vertikalbewegung gefahren. Dabei ist die Entscheidung für Kurvenfahren mit Beugen oder mit Strecken der Beine vom »Profil« des jetzt schon fortgeschrittenen Schülers abhängig. Daneben spielen Gelände, Schneebeschaffenheit, Ausrüstung, Motivation und evtl. vorhandene Angst die entscheidende Rolle für die Wahl »Beugen« oder »Strecken«.

→ Es empfiehlt sich jedoch beide Richtungen zu üben. Der Fortgeschrittene kommt ständig in Situationen, in denen er schnell vom Kurvenfahren mit Beugen ins Kurvenfahren mit Strecken der Beine wechseln muss. Beim Buckelpistenfahren ist die Richtung der Vertikalbewegung oft gar nicht mehr eindeutig zu erkennen.



Softboot-Fahrer
strecken gerne auf
der Backside

47

Grundtechniken nach dem Deutschen Lehrplan (DVS 2003); Kurvenfahren mit Vertikalbewegung

Kurvenfahren mit Beugen der Beine

Kurzbeschreibung: dosiertes Beugen der Beine zur Kurvensteuerung, Vor-hoch-talwärts-Bewegung zum Kurvenwechsel.

Merkmale des Kurvenfahrens mit Beugen der Beine

- Tiefe Schwerpunktage beim Steuern auf der Kante. Die tiefe Körperposition ist sehr kompakt und stabil.
- Bewegungsfreiheit der Kniegelenke zur Seite durch die gebeugten Knie während der Kurvensteuerung. Dieser Bewegungsspielraum erlaubt eine schnelle Regulation des Aufkantwinkels. Damit kann der Köhner speziell auf anspruchsvollen Pisten und schwierigem Schnee schnell auf wechselnde Verhältnisse reagieren und so eine hohe Steuerqualität realisieren.
- Die Entlastung des Boards bei einer dynamischen Streckbewegung kann zum leichteren Umkanten genutzt werden.

Lernfolge

Häufig kann der Lernschritt 1 übersprungen werden. Wenn dann das Vorausdrehen im 2. Schritt durch die Aufrichtbewegung ersetzt wird, kommen die Fortgeschrittenen schnell zum Kurvenfahren mit Beugen der Beine.

1. Kurve zum Berg

Die Kurve zum Berg wird jetzt mit Beugen der Beine gefahren. Für die Regulation des Aufkantwinkels während der langsamen, dosierten Beugung von Sprung-, Knie- und Hüftgelenken ist eine Kippbewegung mit dosierter Belastung von Bölen (frontside) oder Ferse (backside) nötig.

Erreicht wird dies durch eine Bewegung der Knie in Richtung Kurvenmittelpunkt.

Übungen:

- Aus gestreckter Schrägfahrt beugen der Beine
- Beugen der Beine variieren:



– mehr / weniger UMFANG



– mehr / weniger INTENSITÄT

- zunehmend steileren Anfahrtswinkel wählen → Schwungfächer
- Druck zuerst an der Schuhsohle des vorderen Beins spüren, anschließend beide Schuhsohlen gleichmäßig belasten
- Kurven bergwärts mit Beugen um Hüften, Halbmonde etc.
- Kurven bergwärts mit Beugen auf Zuruf
- Kurven bergwärts mit Beugen aus der Falllinie nach Richtungsanzeige.

2. Kurvenwechsel

Der Kurvenwechsel erfolgt durch ein zügiges Strecken von Sprung-, Knie- und Hüftgelenken kombiniert mit einer Vor-talwärts-Bewegung. Vorausdrehen wird langsam abgebaut.

Übungen:

- Schwunggirlande: nach Kurve bergwärts mit Beugen folgt ein Strecken mit Vor-talwärts-Bewegung. Bevor Unsicherheit auftritt (kein Umkanten!) → Kurve wieder bergwärts durch Beugen aussteuern.

Partnerübungen als Hilfestellung:

(Partnerübungen sind für den Lehrer recht stressig, deshalb sollte er andere Schüler mit einbinden.)

- Der Übungsschwerpunkt sollte auf dem sofortigen Beginn mit Beugen nach dem Umkanten liegen (bringt Sicherheit zu Beginn der Kurvensteuerung).
- Partner (ohne Board) führt die ersten Kurven langsam an beiden Händen, Vorausdrehen abbauen → durch Streckbewegung ersetzen
- Partner führt mit Stange (anfangs beide, dann nur vordere Hand), Vorausdrehen abbauen → durch Streckbewegung ersetzen
- Partner steht in der Kurve mit Händen / Stange → dann zusammen erst dynamisches Strecken, nach Umkanten langsames Beugen der Beine.

3. Kurvenfahren mit Beugen der Beine

Dosiertes Beugen der Beine in Richtung Kurvenmittelpunkt zur Kurvensteuerung und zügige Vor-hoch-talwärts-Bewegung zum Kurvenwechsel.

- Beugebewegung zum Steuern variieren



TIMING:

dosiertes Beugen über langsames Vor-zählen (1 bis 5) oder Vorsprechen (»langsam beugen«)



UMFANG:

beugen bis in die tiefste Hocke



RICHTUNG:

– den Druck anfangs vorne, gegen Steuerende am hinteren Schaft spüren



INTENSITÄT:

– Knie bergwärts, sodass der Druck am Schaft immer größer wird
– Frontside: vordere Hand drückt vorderes Knie langsam in die Kurve, Zehen krallen sich in die Sohle
– Backside: hintere Hand drückt vorderes Knie langsam in die Kurve, Zehen anziehen und im Schuhoberrand spüren.

- Streckbewegung zum Umkanten variieren:



UMFANG:

strecken, bis die Kniekehle spannt



RICHTUNG:

– mehr nach vorne: Druck an Schuhsohle / vorderem Schuhschaft des vorderen Beins spüren

– mehr talwärts: Kopfball gegen Tal, zum Backturn von den Zehen abdrücken, zum Frontturn auf die Zehen springen



INTENSITÄT:

explosives Abdrücken bis zum Abheben.

Der Bewegungsexperte informiert:

→ Beim Kurvenfahren mit Beugen der Beine werden im Verlauf der **Steuerphase** die Sprung-, Knie- und Hüftgelenke dosiert in Richtung Kurvenmittelpunkt **gebeugt**. Gegen Ende der Kurve wird der Radius durch die zunehmenden äußeren Kräfte und der dadurch bedingten stärkeren Brettdurchbiegung verkleinert. Im Moment der maximalen Anspannung der Muskulatur wird durch eine geringe **Talwärts-Bewegung** der Kurvenwechsel initiiert. Der Körperschwerpunkt wandert über die Kante, ein Drehmoment wird erzeugt. Die Drehachse des angreifenden Drehmoments ist die einge-

setzte Boardkante. Durch die gleichzeitige **Streckbewegung** wird das entstehende Drehmoment (vgl. Hebelgesetz) zusätzlich verstärkt, das **Board kantet um**. Das erzeugte Drehmoment muss nun so kanalisiert werden, dass das Board zu Beginn der Steuerphase kontrollierbar wird. Dazu wird der Körperschwerpunkt vor der Brettmitte gehalten. Die Umkantbewegung hat somit die Komponenten **vor-hoch-talwärts**.

→ Der Köhner kann später das Drehmoment so kanalisieren, dass er geländeabhängig auch ohne Belastung des vorderen Beins die Kurve über den gesamten Steuerlauf geschnitten aussteuern kann.

Quelle: Deutscher Verband für das Skilehrwesen (2003) (Hrsg.). *Snowboardlehrplan*. München: BLV.

Grundtechniken nach dem Deutschen Lehrplan (DVS 2003); Kurvenfahren mit Vertikalbewegung

Kurvenfahren mit Strecken der Beine

Kurzbeschreibung: dosiertes Strecken der Beine in Richtung Kurvenmittelpunkt zur Kurvensteuerung, Vor-tief-talwärts-Bewegung zum Kurvenwechsel.

Merkmale des Kurvenfahrens mit Strecken der Beine

- Während des bei Anfängern häufig unsicheren Umkantvorgangs ist der Körperschwerpunkt nahe über dem Schnee, sodass die tiefe Umkantposition Sicherheit vermittelt. Zum anderen strecken ängstliche Schüler während der Steuerphase die Beine oft automatisch. Diese Lernfolge ist deshalb für ängstliche Schüler besonders geeignet.
- Die mechanischen Bedingungen der Kombination Softschuh und Softbindungen führen dazu, dass auf der Backside das Steuern durch Strecken bevorzugt wird. Aus diesem Grund ist diese Lernfolge für Boarder mit Softausrüstung empfehlenswert.
- Die Streckbewegung während der Steuerphase ist den zunehmend größer werdenden Kräften entgegengerichtet (Flieh- und Hangabtriebskraft). Durch die eingesetzten Muskelkräfte entsteht ein kraftvolles, aktives Fahrgefühl.
- Wenn gegen Ende der Steuerphase Sprung-, Knie- und Hüftgelenke fast gestreckt sind, wird die Kurvenlage wesentlich deutlicher wahrnehmbar, man liegt fast über dem Schnee!

Lernfolge

Die Lernfolge besteht aus drei Schritten. Häufig kann hier der Lernschritt 1 übersprungen werden. Wenn dann das Vorausdrehen im 2. Schritt

durch die Tiefbewegung ersetzt wird, kommen die Fortgeschrittenen schnell zum Kurvenfahren mit Strecken der Beine.

1. Kurve zum Berg

Die Kurve zum Berg wird jetzt mit Strecken der Beine gefahren. Für die Regulation des Aufkantwinkels während der langsamen, dosierten Streckung von Sprung-, Knie- und Hüftgelenken ist eine Kantbewegung mit dosierter Belastung von Ballen (frontside) oder Ferse (backside) nötig. Erreicht wird dies durch eine Streckung in Richtung Kurvenmittelpunkt.

Übungen:

- Aus Schrägfahrt gebeugt Strecken der Beine
- Strecken der Beine variieren:
 -  – mehr / weniger UMFANG
 -  – mehr / weniger INTENSITÄT
- zunehmend steileren Anfahrtswinkel wählen → Schwungfächer
- Druck zuerst an der Schuhsohle des vorderen Beins spüren, anschließend beide Schuhsohlen gleichmäßig belasten
- Kurven bergwärts mit Strecken um Hütchen, Halbmonde etc.
- Kurven bergwärts mit Strecken auf Zuruf
- Kurven bergwärts mit Strecken aus der Falllinie nach Richtungsanzeige.

2. Kurvenwechsel

Der Kurvenwechsel erfolgt durch ein Beugen von Sprung-, Knie- und Hüftgelenken kombiniert mit einer Vor-talwärts-Bewegung. Vorausdrehen wird langsam abgebaut.

Übungen:

- Schwinggirlande: nach Kurve bergwärts mit Strecken folgt ein Beugen mit Vor-talwärts-Bewegung. Bevor Unsicherheit auftritt (kein Umkanten!) Kurve wieder bergwärts durch Strecken aussteuern

Partnerübungen als Hilfestellung:

- (Partnerübungen sind für den Lehrer recht stressig, deshalb sollte er andere Schüler mit einbinden.)
- Der Übungsschwerpunkt sollte auf dem sofortigen Beginn mit Strecken nach dem

Kurvenfahren mit Strecken der Beine



Quelle: Deutscher Verband für das Skilehrwesen (2003) (Hrsg.). *Snowboardlehrplan*. München: BLV.

Grundtechniken nach dem Deutschen Lehrplan (DVS 2003); Kurvenfahren mit Vertikalbewegung

Umkanten liegen (bringt Sicherheit zu Beginn der Kurvensteuerung)

- Partner (ohne Board) führt die ersten Kurven langsam an beiden Händen, Vorausdrehen abbauen → durch Beugebewegung ersetzen
- Partner führt mit Stange (anfänglich beide, dann nur vordere Hand), Vorausdrehen abbauen → durch Beugebewegung ersetzen
- Partner steht in der Kurve mit Händen/Stange → dann zusammen erst dynamisches Beugen, nach Umkanten langsames Strecken.

3. Kurvenfahren mit Strecken der Beine

Zur Kurvensteuerung erfolgt ein dosiertes Strecken der Beine in Richtung Kurvenmittelpunkt. Zum Kurvenwechsel erfolgt eine Bewegung vor-tief-talwärts. Wichtig ist der sofortige Beginn mit Strecken, sobald umgkantet ist.

- Beugebewegung zum Umkanten variieren:



TIMING:

beugen zum Umkanten, kurze Pause bei flach gestelltem Brett, nach Erspüren neuer Kante strecken



UMFANG:

beugen bis zum Anschlag



RICHTUNG:

– mehr nach vorn: Druck an Schuhsohle / vorderem Schuhschaft des vorderen Beins spüren
– mehr talwärts: eintauchen gegen Tal



INTENSITÄT:

oft ist ein nicht zu zügiges Tiefgehen besser zu koordinieren (z.B. langsam in einen Tunnel einfahren)

- Streckbewegung zum Steuern variieren:



TIMING:

– dosiertes Strecken über langsames Vorzählen (1 bis 5) oder Vorsprechen («lang-sam stre-cken»)
– zu Steuerbeginn Knie bergwärts gegen Schuhschaft, dann langsam in der Kurve strecken



UMFANG:

strecken, bis die Kniekehle spannt

BEWEGUNGSVORSTELLUNGEN:

- zum Backturn von der Ferse weg-drücken
- zum Frontturn auf den Zehen aufstehen
- in die Kurve strecken (z.B. in 130 cm hohem Tunnel Kurven fahren, Körper muss flach über dem Schnee bleiben).

Der Bewegungsexperte weiß:

→ Beim Kurvenfahren mit Strecken der Beine werden im Verlauf der **Steuerphase** die Sprung-, Knie- und Hüftgelenke dosiert in Richtung Kurvenmittelpunkt **gestreckt**. Gegen Ende der Kurve wird der Radius durch die zunehmenden äußeren Kräfte und der dadurch bedingten stärkeren Brettdurchbiegung verkleinert. Im Moment der maximalen Anspannung der Muskulatur wird durch eine geringe **Talwärts-Bewegung** und durch das kontrollierte Nachgeben der Muskelspannung mit einer gebremsten **Tiefbewegung** der Kurvenwechsel initiiert. Der Körperschwerpunkt wandert über die Kante, ein Drehmoment wird erzeugt. Die Drehachse des angreifenden Drehmoments ist die eingesezte Boardkante. Durch das entstehende Drehmoment **kantet das Board um**. Das erzeugte Drehmoment muss nun so kanalisiert werden, dass das Board zum Beginn der Steuerphase kontrollierbar wird. Dazu wird der Körperschwerpunkt vor die Brettmitte gebracht. Die Umkantbewegung hat somit die Komponenten **vor-tief-talwärts**.

→ Der Köhner kann später das Drehmoment so kanalisieren, dass er geländeabhängig auch ohne Belastung des vorderen Beins die Kurve über den gesamten Steuerlauf geschnitten aussteuern kann.

Kurvenfahren mit Vorausdrehen

1. Kurve zum Berg
2. Kurve wechseln mit Vorausdrehen
3. Die ersten Kurven

Kurvenfahren mit Beugen der Beine

1. Kurve zum Berg mit Beugen von Hüft-, Knie- und Sprunggelenken
2. Kurve wechseln mit zusätzlichem Strecken der Beine
3. Vorausdrehen abbauen
4. Kurvenfahren mit Beugen der Beine

Lernbedingungen überprüfen! Fehlerbilder?

Kurvenfahren mit Strecken der Beine

1. Kurve zum Berg mit Strecken von Hüft-, Knie- und Sprunggelenken
2. Kurve wechseln mit zusätzlichem Beugen der Beine
3. Vorausdrehen abbauen
4. Kurvenfahren mit Strecken der Beine

Übergang vom Kurvenfahren mit Vorausdrehen in Kurvenfahren mit Vertikalbewegung. Das Schülerprofil gibt den Weg, das Können die folgenden Schritte vor. Für die kommenden Anforderungen sollten beide Richtungen der Vertikalbewegung geübt werden.

Springen und Experimentieren (Air und Style)

1. Fakiefahren: „aus goofy wird regular“

 Schon sind wir beim **Fakiefahren** (rückwärts). Es funktioniert genauso wie das Vorwärtsfahren (forward). Einzig der Blick geht in die neue Fahrtrichtung und was vorher »vorne« war, ist jetzt »in Fahrtrichtung vorne«. Die Grundstellung und die Stellung des Oberkörpers orientieren sich also an dem ehemals hinteren Fuß. Um ins Fakiefahren zu kommen, kannst du aus dem Stand quer zur Falllinie in die »falsche« Richtung losfahren. Reizvoller ist es aber, wenn du eine Kurve komplett aussteuerst, bis die Nase bergauf zeigt. Lass dich jetzt einfach fakie rausgleiten. Hierbei ist es einfacher, wenn du das aus einem Backsidetum machst, da siehst du, wohin du drehst und fährst.



Forward und fakie die gleiche Position



Fakiefahren

Der Aufgabenexperte merkt an:

- Übe Fakie-Schrägfahrten  als Vorbereitung, hier kannst du hin- und herpendeln und drehen, um dich an die neue Position zu gewöhnen. Spiele mit den TOOLS ROTATION und BELASTUNGSVERTEILUNG.
- Fakiefahren ist eigentlich schon beim Fahren in der Falllinie angesagt. Alle Übungen aus dem Kapitel »Das Board führen – auf dem Board gleiten« kannst du also ohne weiteres anwenden.
- Übe das Fakiefahren zuerst in sehr einfachem Gelände, denn nicht nur für Anfänger ist jede Piste schwarz, auch für Einsteiger ins Fakiefahren.
- Wenn es gar nicht klappen will oder wenn bei einer Kurve Probleme auftreten, kann der Coach den Schüler an den Händen halten. Dies geschieht am leichtesten und sichersten, wenn beide den gleichen Stance haben (goofy mit goofy ...). Dann kann einer vorwärts fahren und den Übenden sicher zu Tale gleiten.

Der Materialexperte behauptet:

- Beim Fakiefahren hilft ein flacher Bindungswinkel. »Duckstance« ist zwar keine Pflicht, ist aber konsequent, gerade wenn man als Newcomer noch nicht so recht weiß, welchen Stance man endgültig bevorzugt (siehe Kapitel »Material checken«).
- Ausreden ermöglicht das Material keine, Fakiefahren funktioniert mit allen Schuh-Bindungs-Systemen und mit allen Board-shapes (Race, Freecarve, Freeride, Freestyle ...)! Natürlich ist ein aufgebogenes Tail vorteilhaft.

2. Walzer oder Pisten 360°, 540°

 Zum Fakiefahren hast du bereits einmal die Richtung gewechselt, mit einem Übersteuern am Ende der Kurve. Wenn du jetzt mehrere übersteuerte Kurven nacheinander fährst, hast du schon den nächsten Trick in der Tasche, den **Walzer** oder **Pisten 360°, 540°**... Hierzu kannst du wieder aus der Schrägfahrt mit einer Kurve zum Berg beginnen. Du überdrehst Kurven entlang der Schrägfahrt und fährst dann den Walzer entlang des Hangs. Effektvoller im Sinne des »Posens auf der Piste« ist es, wenn man den Walzer in der Falllinie macht, also straight bergab. Fahre kurz eine



Kurve (bis zur Falllinie) und belaste dann den vorderen Teil des Boards (siehe Bild 1). Durch kräftigeres  Aufkanten auf der neuen Kante dreht sich das Tail schnell ins Tal. Folge der Drehung und wechsle schnell die Kante (siehe Bild 2) sowie die Gewichtsverlagerung. Je öfter du dieses Überdrehen (forward und fakie) schaffst, ohne Sturz und flauen Mogen, desto dekorativer war das Posen.

Das Board überdreht um den belasteten Teil.

Der Aufgabenexperte regt an:

- Mache Walzer in der Schrägfahrt, erhöhe dann das Tempo und die Drehgeschwindigkeit. Wage dich nach und nach näher an die Falllinie.
- Anfangs wenige Walzerdrehungen sturzfrei sichern, später mehrere aneinander reihen.

- Um eine Grundlage für späteres Experimentieren zu schaffen, sollten vorwärts und fakie angefahrene Drehungen jeweils linksrum und rechtsrum probiert werden.
- Dabei kann man natürlich auch halbe Drehungen machen und dann wieder zurück drehen, experimentieren eben.

Der Bewegungsexperte rät:

- Zum Überdrehen bleibst du auf dem vorderen Fuß und behältst den Kantendruck bei. Das Tail (bzw. das in Fahrtrichtung hintere Ende des Boards) überholt dich dann fast von alleine.
- Je intensiver du die Bewegungen ausführst und je kleiner der Radius der ersten Kurve ist, desto schneller drehst du den Walzer.
- Zum Orientieren solltest du deinen Kopf immer mitdrehen, dann dreht dein Körper auch mit und du vermeidest Verwindungen, die dein Gleichgewicht zusätzlich stören würden.
- Wenn du eine tiefe Position einnimmst, stehst du stabiler und fällst bei einem Sturz nicht so weit nach unten.
- Während einer Überdrehung musst du auch umkanten. Je geringer der

UMFANG deiner Bewegungen zum Umkanten ist, desto schneller geht es. Hierzu brauchst du aber sehr viel »Zehenspitzengefühl«. Verzweifle also nicht, wenn du anfangs nur langsamen Walzer tanzen kannst.

Der Sicherheitsexperte erinnert:

- Da beim Drehen der Blick zum Teil gegen die Fahrtrichtung gerichtet ist, solltest du vorher sicherstellen, dass niemand in deiner Bahn steht oder deine Bahn kreuzt.
- Wenn du den Kantenwechsel während der Drehung versäumst, passieren so genannte »Kapitalstürze«. Für die schadenfrohe Begleitung schöne Unterhaltung, für dich Schädelbrummen und kreisende Sternchen. Also suche dir weiche Pisten oder benutze Protektoren. Schließlich testest du gerade deine Grenzen aus.

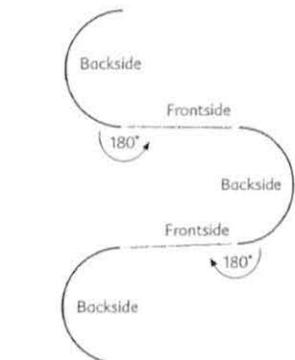
3. Drehen – „Frontside-to-Frontside“

Angekommen man fährt auf der Frontsidekante auf eine Kurve zu. Dann fährt man die Kurve und nach der Kurve fährt man wieder auf der

Frontsidekante. Man ist also entweder in Las Vegas bei einer der unzähligen Illusionsshows oder man hat zur normalen Kurvendrehung eine 180°-Drehung dazu gepackt, im Prinzip also eine Mischung aus Kurven und Walzer gefahren. Das ganze wird unter Snowboardern **Frontside-to-Frontside** genannt und bietet eine Unmenge an Variationsmöglichkeiten. Die wichtigsten werden in den folgenden Absätzen vorgestellt.



180° am Ende der Kurve



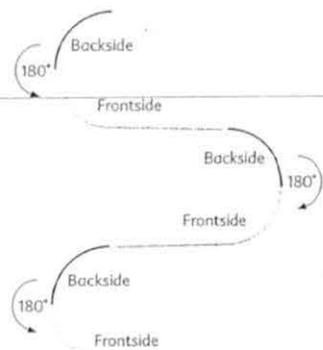
180° am Ende der Kurve dazupacken

Wenn du die Kurve auf der Backsidekante gefahren bist, überdrehst du wie beim Walzer und fährst auf der Frontsidekante fakie weiter. In der Schrägfahrt bist du immer auf der Frontsidekante. Das ist fakie genau gleich, nur kommst du danach eben wieder vorwärts aus der Kurve.

180° in der Kurve dazupacken

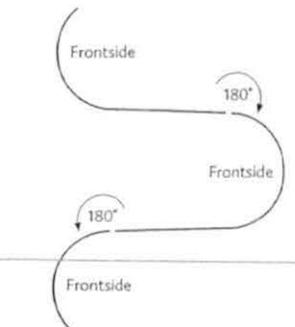
Nach dem Einleiten der Kurve drehst du im Bereich der Falllinie den 180° durch Gewichtsverlagerung nach vorne und aufkanten. Wieder ist es beim Fakiefahren gleich, nur eben etwas früher.

180° in der Kurve dazupacken



180° vor der Kurve dazupacken

Hier leitest du die Kurve schon mit dem 180° ein und steuerst den Turn komplett auf der Frontsidekante. Das TIMING der Drehung hat sich weiter verschoben.



Der Aufgabenexperte bietet an:

- Als Vorbereitung ist das Fakiefahren obligatorisch.
- Du musst ja nicht gleich mehrere Kurven + 180° aneinander reihen, zum Üben reichen ja auch einzelne Überdreher (1 x Kurve + 180°), z. B. zum hoffähigen Wechsel von forward zu fakie.

Die Bewegungsexpertin gibt zu bedenken:

- Passives Überdrehen erreichst du durch Aufkanten und Gewichtsverlagerung.
- Je früher das Überdrehen stattfinden soll, desto aktiver musst du drehen.
- Je aktiver die Drehung stattfindet, desto mehr solltest du das TOOL ROTATION einsetzen, ohne dabei die anderen (KANTBEWEGUNG und BELASTUNGSVERTEILUNG) zu vernachlässigen.

4. Wheelie – Roll

Was die Hunde machen, muss nicht immer gut sein. Aber warum sollte man nicht auch beim Snowboarden mal die halbe Bodenhaftung auf-

geben und ein Bein gen Himmel strecken. Es tun sich die unterschiedlichsten Möglichkeiten auf.

Nosewheelie – mit Gefühl und Mut nach vorne!



Wheelie

Ein Bereich, der zum ausgiebigen Testen und Entdecken einlädt, sind die **Wheelies**. Wenn Valentino Rossi mit seiner 500er über die Ziellinie fährt, reißt er das Vorderrad in die Luft. Zum Schrecken seiner Teamchefs und um seine Gegner und Groupies zu beeindrucken. Schon weiß man, woher der Name »Wheelie« kommt. Nachdem bei einem Wheelie immer ein Teil des Boards im Schnee ist, gibt es Nose- und Tailwheelies (Nose im Schnee und Tail im Schnee). Dass so ein Move auf dem Snowboard tierisch Spaß macht und die Mitmenschen mit Neid erfüllt, ist auch klar. Also los!

Der Bewegungsexperte meint zu wissen:

- Fahre geradeaus auf dem Belag an und verlagere das Gewicht nach hinten (Tailwheelie).
- Strecke jetzt das hintere Bein und ziehe mit dem vorderen das Board aus dem Schnee.
- Insgesamt machst du eine Streckbewegung, an deren Ende das Board entlastet wird und du die Nase leichter in die Höhe bringen kannst. Aber mit Dampf, das Board bricht schon nicht!

Tailwheelie



Roll

Kombiniert man einen Wheelie mit einer Drehung (um die Körperlängsachse), hat man einen Roll (englisch; Rolle), den man je nachdem wieder als Nose- oder Tailroll ausführen kann. Wenn du den Roll langsam drehst, spricht man von einem Slide (englisch; Rutscher).

Die Aufgabenexperten haben gesammelt:

- Übe die Wheelies erstmal in der Falllinie, hier musst du nicht auf der Kante balancieren. Wenn das Gelände einfach genug ist, wirst du auch nicht zu schnell.
- Wackelig, aber gut fürs Gleichgewichtsgefühl: Wheelies in der Schrägfahrt, natürlich auf Frontside- und Backsidekante sowie forward und fakie und obendrein auf Nose oder Tail.
- Du kannst auf Front- und Backsidekante die Rolls zum Berg oder zum Tal drehen.
- Eine schöne Variante des FS zu FS ist es, die 180°-Drehungen zu rollen. Wie bei den gerutschten Drehungen kannst du hier mit dem Zeitpunkt des Rolls spielen.
- Kannst du die ganze Kurve auf der Nase sliden? Und auf dem Tail?
- Kannst du einen Roll halb sliden und ihn dann wieder zurückdrehen und normal weiterfahren?

Der Bewegungsexperte rät:

- Anders als bei den Wheelies ist ein Roll einfacher, wenn der in Fahrtrichtung vordere Teil des Boards im Schnee ist.
- Zu den TOOLS BELASTUNGSVERTEILUNG (vor) und VERTIKALBEWEGUNG (hoch) kommt jetzt noch ROTATION dazu. Wenn du nämlich vor dem Wheelie eine Drehung mit dem Oberkörper in die gewünschte Richtung machst, dreht das Board auf Tail oder Nose wie eine Ballerina auf den Zehenspitzen. Wir Snowboarder können es aber im Fahren.

5. Ollie – Springen über Kicker

Eigentlich dreht sich ja beim Snowboarden alles ums Springen. Kaum ein anderer Event zieht so viel Begeisterung auf sich wie ein Big-Air-Contest. Wer würde nicht gerne von einer Megarampe mitten in ein riesiges Stadion hüpfen und dabei von Tausenden begeisterter Fans angefeuert werden? Also, ab in die Luft. Hier gibt es wieder mal zwei unterschiedliche Methoden, die uns beim Experimentieren helfen: das **Springen** über Kicker und der **Ollie** ohne Geländehilfe.

Ollie

1  Ein Ollie ist eigentlich ein Sprung mit dem Skibord. Nachdem die Skater aber quasi die Väter des Snowboardens sind, gibt es den Ollie auch im Schnee. Hierbei drückt man sich mit den Beinen ab, um Luft zwischen Board und Schnee zu bekommen. Man kann sich entweder von beiden Beinen gleichzeitig und gleichmäßig abdrücken oder sich vom hinteren Fuß abdrücken, während man den vorderen schon hochzieht; gewissermaßen ein Wheelie mit Abspringen. Zum Landen den Ollie dann mit beiden Beinen abfedern.

Springen über Kicker

Beim Springen über Kicker macht man das gleiche wie beim Ollie, nur unterstützt die Schanze den Sprung und man kann auch ganz ohne eigenes Abdrücken fliegen. Wenn du geradeaus anfährt und in der Luft eine kompakte Position einnimmst, dann solltest du beim Landen keine Probleme bekommen. Wenn du geradeaus landen kannst, dann hast du dich in der Luft gut kompakt verhalten und beim Absprung oder in der Luft keine unnötigen Verdrehungen gemacht. Beachte, dass du nach dem Sprung eher bergab fährst, auf der Schanze aber eher bergauf. Also musst du während des Fluges deine Körperposition anpassen. Überfordere beim Springen weder die Psyche noch die Physis. Also wie so oft: mit den kleinen Dingen starten. Untertreibung ist in diesem Fall besser als Krankengymnastik in einem Reha-Zentrum!

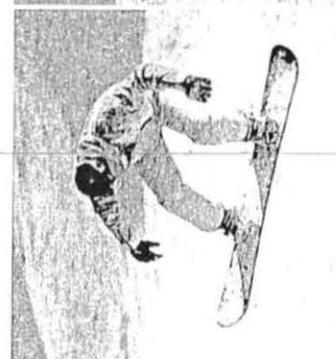
Das Aufgabenexperten-Gremium rät:

- Suche nach »Hindernissen« auf der Piste (kleine Schneebollen, Schneehaufen, offene Stellen, Äste ...), um über diese die Ollies zu springen.
- Suche dir Hügelchen und Kanten, von denen du mit Ollies runter oder auf sie rauf springen kannst, taste dich langsam an höhere Geländeformen heran.
- Mache Ollies über Fähnchen, Hütchen, liegende Slalomstangen ...
- Verbinde die Ollies mit einer Drehung oder einem Grab (englisch; Griff; mit einer Hand ans Board greifen).
- Verbinde Rolls und Slides mit einem Ollie: davor und / oder danach.
- Kannst du die FS to FS Turns mit einem Ollie 180° einleiten?

Der Sicherheitsexperte gibt zu bedenken:

Leider muss man beim Springen immer wieder auf die Sicherheit hinweisen. Dabei will aber niemand mit dem erhobenen Zeigefinger den Spaß verderben, sondern den Spaß erhalten!
→ Warte so lange, bis die Landung hinter einer Schanze frei ist! Wenn du stürzt, bist du

sicher auch froh, wenn der nächste wartet, bis du aus der Landung raus bist! Wenn du sie nicht einsehen kannst, postiere jemanden am Kicker, der dir sagt, wann frei ist.
→ Springen ist Show. Lass dich aber nicht zu Dingen hinreißen, die für dich unmöglich ohne Schmerzen zu schaffen sind. Take care!



Ollie

METHODIKEXPERTE - SNOWBOARD

1. Methodikverständnis

Wann schränkt sich offener Unterricht ein?

- Wenn es erfolgreiche Standardlösungen gibt
- Wenn Schüler Lernanforderungen aus dem Weg gehen
- Wenn langfristig angelegte Lernprozesse erforderlich sind
- Wenn keine Bereitschaft der Schüler zur Mitarbeit besteht
- Wenn Schülermitarbeit Anlass zu Konflikten gibt

Beachte:

Offener Unterricht und offene Methodik bedeuten auf keinem Fall, dass der Unterricht ohne Ergebnis abgeschlossen wird. Es steht immer ein bestimmtes, aber variables Ziel am Ende.

2. Anfänger-Methodik

1. Unabdingbare Voraussetzungen
2. Geradeausfahren
3. Kurvenfahren nahe der Falllinie
4. Ausgeprägtes Kurvenfahren

1. Unabdingbare Voraussetzungen allgemein (polysportiv)

- Gleitgeräte sichern
- Geräte sicher tragen können
- Bindung beherrschen können
- Stürzen und Aufstehen
- Anhalten können
- Liftfahren

Beispiel: Snowboarden

Gut zu wissen!

- Board, Schuhe und Bindungen
- Goofy oder Regular
- Board-Handling

Jetzt geht's los

- Fallen und Aufstehen
- Gewöhnungsübungen (Vor-Rücklage, Rumpf drehen, Fersen-Ballen)
- Grundposition

2. Geradeausfahren und Kurvenfahren allgemein (polysportiv)

Geradeausfahren

- Körperlagen und Körperstellungen erfahren
- Gerät führen können
- Gleiten optimieren
- Arme als Stabilisator und Bewegungshilfe einsetzen

Kurvenfahren nahe der Falllinie

- Auf- und Umkanten kennen lernen
- Auf- und Umkanten fließender und rhythmischer ausführen

Ausgeprägtes Kurvenfahren

- Aktionen intensivieren (durch schnelleres und umfangreicheres Bewegen die Vergrößerung der Abweichung von der Falllinie verspüren)
- Belastung und Belastungswechsel sicherer ausführen
- durch Drehen ausgeprägtes Kurvenfahren verstärken

Methodische Alternativen

- Drehen einbeziehen

Beispiel: Snowboarden

Board führen u. auf dem Board gleiten

- Rollerfahren
- Gleiten in der Falllinie

- Bremsen und Anhalten
- Gleiten quer zur Falllinie (Schrägfahren – Rutschgirlande)
- Liftfahren

Die ersten Kurven fahren

- Mit Vorausdrehen zur ersten Kurve

Kurvenfahren verbessern

- Typische Fehlerbilder beim Kurvenfahren
- Korrigieren und motivieren

Kurvenfahren variieren

- Mit Vertikalbewegung (Strecken bzw. Beugen der Beine)
- Fahrspur bewusst verändern

3. Schwerpunktsetzungen in der Methodik

Methodische Möglichkeiten beim Ski- und Snowboardunterricht

Bei der offenen Methodik ist das Unterrichten von der Situation abhängig. Nach den äußeren und inneren Faktoren wählt der Skilehrer die einzelnen Aufgaben aus. Dabei ergeben sich aus dem situativ-offenen Ansatz zwei methodische Schwerpunktsetzungen mit jeweils zwei möglichen Lernansätzen:

Schwerpunktsetzungen

1. Weg mehr über das Kanten	
<ul style="list-style-type: none"> • wenn die äußeren Verhältnisse günstig sind (z. B. leichtes Gelände mit Auslauf, gut präparierte Piste) • wenn das Fahren auf der Kante leicht ist (optimales Gerät) • bei Schülern ohne Angst • bei bewegungsbegabten Schülern 	
↓ Lernansätze: ↓	
über die Kurve bergwärts	aus der Falllinie
1. Gleiten – Geradeausfahren (Gleiten in der Falllinie, Seittrutschen, Schrägrutschen, -fahren)	1. Gleiten – Geradeausfahren (Gleiten in der Falllinie, Seittrutschen, Schrägrutschen, -fahren)
2. Langgezogene Kurven bergwärts aus der Schrägfahrt mit Kippen	2. Gleiten entlang der Falllinie mit rhythmischem Beugen und Strecken
3. Mittelgroße Kurven mit Belastungswechsel (Innen-Außenkante bzw. Fußballen-Ferse)	3. Gleiten entlang der Falllinie mit Belastungswechsel (Innen-Außenkante bzw. Fußballen-Ferse)
4. Kleine, enge Kurven (durch rhythmisches Beugen und Strecken)	4. Von mittelgroßen zu lang gezogenen Kurven („Kippsschwingen“)
↓ ↓	
Belasten - Kanten - Drehen	

2. Weg mehr über das Drehen	
<ul style="list-style-type: none"> • wenn die äußeren Verhältnisse nicht so günstig sind (z. B. zu steiles Gelände ohne Auslauf, eisige, harte Piste) • wenn das Fahren auf der Kante schwierig ist (kein optimales Gerät) • bei ängstlichen Schülern • wenn sich die Schüler mit dem Kanten schwer tun 	
↓ Lernansätze: ↓	
über die Kurve bergwärts	aus der Falllinie
1. Gleiten – Geradeausfahren (Gleiten in der Falllinie, Seittrutschen, Schrägrutschen, -fahren)	1. Gleiten – Geradeausfahren (Gleiten in der Falllinie, Seittrutschen, Schrägrutschen, -fahren)
2. Langgezogene Kurven bergwärts aus der Schrägfahrt mit Rotieren des Rumpfes	2. Gleiten entlang der Falllinie mit Rotieren des Rumpfes (durch Belastungsverschiebung nach vorne: kleine, enge Kurven)
3. Schwungfächer (Anfahrt bis, aus und vor der Falllinie; links u. rechts bzw. Front- und Backside)	3. Gleiten entlang der Falllinie mit Rotieren des Rumpfes (durch gleichmäßige Belastungsverteilung: mittelgroße Kurven)
4. Mittelgroße Kurven	4. Von mittelgroßen zu lang gezogenen Kurven
5. Kleine, enge Kurven	
↓ ↓	
Belasten - Drehen - Kanten	

4. Fortgeschrittenen Methodik

- Carven auf Autobahnen
- Springen und Experimentieren (Air und Style)
- Anspruchsvolles Gelände und anspruchsvoller Schnee (steiles Gelände, wellige Piste, glatte, eisige Piste, tiefer Schnee)
- Schonendes, komfortables Fahren

Skiläufer lernen Snowboarden

Was macht die Sportart Snowboarden für viele so interessant? Skiläufer haben darauf häufig keine Antwort. Auch die häufigen Stürze und Sitzpausen im Schnee eines Snowboardanfängers beheben nicht diese Ratlosigkeit. Demnach muss diese Sportart eine Faszination ausüben, die sich nur dem erschließt, der sich auf sie einlässt.

Diese Überlegungen waren Anlass dazu, im Rahmen der Schneesportausbildung am Institut für Sportwissenschaft der Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf einen methodischen Weg zu entwickeln, durch den das Snowboardfahren auch für Skifahrer leichter erschlossen werden kann.

Ansatzpunkt war die Frage, in wie weit der Skiläufer mit dem Snowboarden eine neue Sportart lernen muss, wo doch der „weiße Rausch“ schon auf Skiern erlebt werden kann? Doch ist es wirklich eine ganz neue Sportart oder ähneln sich nicht diese beiden Schneesportarten so sehr, dass sich Lernfortschritte sehr schnell ergeben?

Ausgangspunkt unserer Überlegungen ist der Ansatz, dass der Schneesportler, der bereits das Skilaufen beherrscht, keine neue Sportart erlernen muss, denn er kann wesentliche Elemente des Skilaufens auf das Snowboarden übertragen:

- Bei näherer Betrachtung der bewegungstheoretischen Ansätze verschiedenster Ski- und Snowboardlehrpläne fällt auf, dass die Grundfunktionen (Drehen, Belasten, Kanten) und die Aktionen der beiden Sportarten nahezu identisch sind.
- Das Gleitgerät besitzt in beiden Sportarten Selbststeuerkräfte.
- Die äußeren Einflussfaktoren sind aufgrund der Vorerfahrungen des Skilaufs vorherseh- und einschätzbar.

Eine Betrachtung der drei wesentlichen Techniken des Snowboardens

1. Schwingen nach Vorausdrehen,
2. Schwingen mit Beugen der Beine,
3. Schwingen mit Strecken der Beine

lässt die Parallelen zwischen den Sportarten noch deutlicher werden. Fasst man die wesentlichen Elemente dieser Techniken zusammen, so lassen sie sich folgendermaßen beschreiben:

- Aus mittlerer Position wird der Schwung durch eine Vor-Hoch-Drehbewegung in die gewünschte Fahrtrichtung eingeleitet.
- Nach dem darauf folgenden Umkanten erfolgt ein dosiertes Tiefgehen während der gesamten Schwungsteuerung.
- Dabei wird auf eine gleich verteilte Belastung des Gleitgeräts unter Beachtung der notwendigen Kurvenlage geachtet.

Diese Bewegungsbeschreibung unterscheidet sich nicht von den Technikbildern des Skilaufens, die über Jahrzehnte hinweg gelehrt und gelernt wurden. Begibt sich demnach heute ein Skiläufer auf das Snowboard, so beherrscht er bereits die Technikelemente. Wie aber kann der Skiläufer unter Berücksichtigung seiner Vorerfahrungen (pädagogisches Grundprinzip: vom Bekannten zum Unbekannten) dieses Können übertragen?

Haupthindernis auf dem Weg zum Snowboarden ist das geforderte Gleichgewichtsvermögen. Da vor allem das aufgekantete Snowboard im Schwungverlauf nur eine minimale Unterstützungsfläche hat, kommt es zu zahlreichen Stürzen. Der Skifahrer dagegen hat eine wesentlich größere Unterstützungsfläche, die er bei Bedarf auch noch durch breitere Beinstellung und den Einsatz der Stöcke vergrößern kann.

Der im DVS-Lehrplan bevorzugte Lehrweg „Kurvenfahren nahe der Falllinie“ ist unter diesem Gesichtspunkt sehr problematisch, da er kurzzeitigen Wechsel der Kantenbelastung verlangt. Gerade dieser kurzzeitige Wechsel der Kantenbelastung stellt höchste Ansprüche an das Gleichgewichtsvermögen. Darüber hinaus werden Transfermöglichkeiten für Umsteiger vom Ski zum Snowboard nicht nur vom DVS-Lehrplan nicht aufgegriffen.

Wie können die Vorerfahrungen des Skiläufers besser eingebracht und die Gleichgewichtsprobleme minimiert werden? Der routinierte, Sturz ungewohnte Skiläufer scheut das Sturz- und Verletzungsrisiko.

Die Antwort ist so nahe liegend und doch so ungewohnt

→ Skistöcke für den Snowboardanfänger!

Durch die Skistöcke

- wird die Größe der Unterstützungsfläche um ein Vielfaches erweitert,
- können die unterbewussten Regulationsmechanismen für den Erhalt des Gleichgewichts beim Skilaufen (kurzes Aufsetzen der Stöcke) eingebracht werden, der Sportler „greift nicht ins Leere“,
- wird die Sturzgefahr ausgeschlossen, solange dosierte Geschwindigkeiten vorherrschen,
- kann der Anfänger in gewohnter Form die Skistöcke als wichtige Drehhilfe und als Hilfe für das Einnehmen der entscheidenden Kurvenlage nutzen,
- sind in der Ebene erste, kontrollierte Gleitversuche möglich,
- kann jeder Snowboardschüler sich durch gewohnte Doppelstockschübe wieder der Gruppe anschließen und
- kommt es zu einem Sturz, können die Skistöcke als Auf- und Stehhilfe verwendet werden.

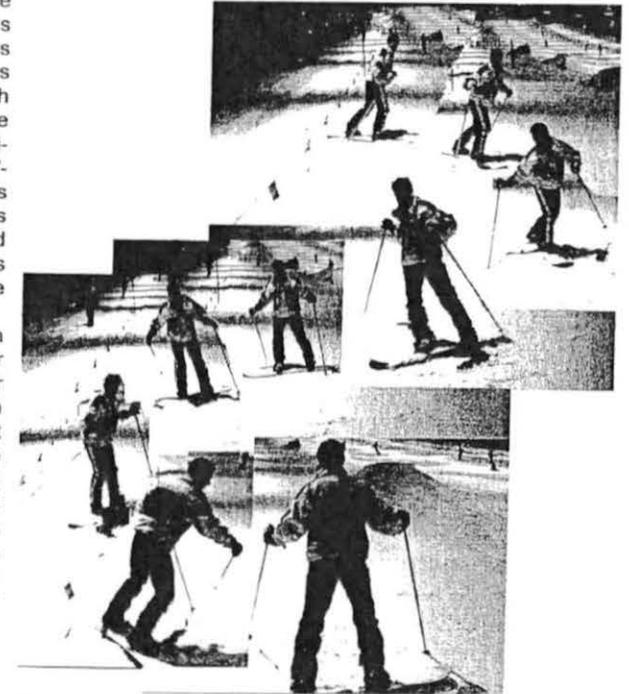
Zusätzlich bewirken die Skistöcke im Moment des Aufsetzens des kurveninneren Stockes wie selbstverständlich eine leichte Vertikalbewegung mit einem perfekten „Timing“-Gefühl für späteres Tiefgehen. Dies ist aus dem Skilauf bekannt und erleichtert das Kurvenfahren (siehe Abb.).

Die Skistöcke vermitteln dem Schüler noch mehr die Parallelen der Sportarten und geben ihm größere Sicherheit und Vertrauen in seine bereits vorhandenen Fertigkeiten. Denn das Gefühl, mit beiden Füßen an ein einzelnes Sportgerät „gefesselt“ zu sein, ist für den Skiläufer ungewohnt.

Der Skiläufer weiß, wo er die Kante für späteres Carven bei höheren Geschwindigkeiten zu suchen hat und wird dies zu späterer Zeit schnell finden.

Eine ausführliche Anleitung und eine detaillierte Darstellung des „Lehrwegs mit Skistöcken“ erscheinen im Herbst 2002. Eine begleitende Internetseite mit Bildfolgen und Videosequenzen für eine optimale Anschaulichkeit aller Lehr- und Lernschritte ist im Aufbau. Bitte verfolgen Sie die Hinweise unter www.skilaeuerlernsnowboarden.de

Kontaktadresse: steberc@uni-duesseldorf.de



Snowboard: Lehren mit Supershorties

Dieses Konzept geht auf die methodische Hilfe der „geführten Kurve“ zurück.

Anmerkung: In Anlehnung an die Schweizer Schneesportschule werden statt den Begriffen „Backside“ und „Frontside“ die Worte „Zehen-Kante/-Kurve“ und „Fersen-Kante/-Kurve“ verwendet. Die Erfahrung zeigt ein deutliche Verständnisvereinfachung für den Schüler.

Voraussetzungen:

Der Schneesportlehrer hat bei den ersten Festigungsübungen selbst Supershorties unter den Füßen

Vorteil:

- Ähnlich wie bei der „geführten Kurve“ kann der Schneesportlehrer den Schüler an beiden Händen um die Kurve führen.
- Mit Supershorties kann der Schneesportlehrer den Snowboarder jedoch über eine längere Strecke (größere Kurve) begleiten
- Die „geführte Kurve“ kann auch bei der Fersenkurve und beim zyklischen Kurvenfahren angewandt werden.



Der Lehrer begleitet den Schüler während der Fahrt und kann bei der Ausführung der Bewegungen helfen.

- Durch das Führen der Hände kann der Schneesportlehrer die Oberkörpervorausdrehung des Snowboarders einleiten, unterstützen, korrigieren und verdeutlichen.
- Durch das Mitfahren können Schüler und Lehrer Gefühle oder Impulse austauschen. Angst kann ebenfalls dadurch abgebaut werden.
- Durch das passive Kippen durch den Schneesportlehrer kann in kritischen Situationen ein Verkanten der Talkante verhindert werden.
- Wenn der Schneesportlehrer immer den letzten Schüler betreut und ihn so wieder an die Spitze der Gruppe fährt, wird ein Auseinanderreißen der Lerngruppe auf längeren Hängen vermieden, ohne dass zu große Wartezeiten entstehen.
- Die Erfahrung hat gezeigt, dass ein freies und bewusst gesteuertes Kurvenfahren in jedem Fall schon am ersten Tag realisiert wird. Bei manchen Schülern sogar bereits nach wenigen Abfahrten.



In kritischen Situationen kann der Lehrer das Fallen über die Talkante vermeiden.

Konsequenz:

- Stürze werden vermieden.
- Durch das vermehrte Stürzen in der Lernanfängsphase wird sehr oft die ganze Kurvenbewegung zerrissen. So fährt ein Schüler nie die ganze Kurve durch, wenn er zum Beispiel immer auf dem hinteren Fuß steht. Dies verlangsamt das Lernen enorm. Die geführte Kurve schafft hier Abhilfe.
- Der Snowboarder fährt mehr und lernt dadurch schneller.
- Angst wird als Lernbremser vermieden.
- Lernplateaus oder Phasen motorischer Orientierungslosigkeit können schnell aufgelöst werden.
- Lernen mit schnellem Erfolg ohne Fallen macht durchweg mehr Spaß.



Ist der Lehrer nicht schnell genug, wird der Snowboarder schnell in eine falsche Körperposition gezogen.

Technik:

Der Schneesportlehrer fasst beide Hände des Snowboarders und fährt so immer um ihn herum. Durch Druck gegen die Arme werden Impulse auf die Oberkörperdrehung ausgeführt.

Ein Abbau der Hilfen erfolgt zu gegebener Zeit über das Führen nur über die vordere Hand.

Achtung: Besonders bei der Fersenkurve muss der Schneesportlehrer sehr schnell um den Snowboarder herumfahren, um ein Führen des Oberkörpers in der richtigen „Vorausdrehhaltung“ zu ermöglichen.

Nachteil:

Hat der Lehrer Supershorties an, entfällt die Möglichkeit der Demonstration auf dem Snowboard. Eine gute Bewegungsvorstellung muss also bereits im Vorfeld vermittelt werden oder die Bewegungsbilder fremder Snowboardfahrer eingesetzt werden.

ergänzende Methodik:

Wird dieses Konzept in Verbindung mit der Methode „Lernen mit Skistöcken“ (vgl. F. TRENDKAMP, Jan. 2001) eingesetzt, werden die Stöcke beim Führen wie eine gemeinsame Reckstange genutzt.

Die Effektivität steigt natürlich mit dem Grad der Betreuung durch den Lehrer. Es bleibt zu beobachten, ob nicht ein Teilen (und Wechseln) der Gruppe in Snowboarder und „Hilfskilehrer auf Snowblades“ immer noch effektiver ist, als bisherige Methoden. Voraussetzung hierfür ist natürlich ein gutes skifahrerisches Können der Gruppe.



Beim zusätzlichen „Lernen mit Stöcken“ werden die Stöcke bei der Lehrerhilfe als Reckstange von beiden gehalten.

Eher geschlossenes
Vorgehen

Eher gemischtes
Vorgehen

Eher offenes
Vorgehen



**METHODISCHE
REIHUNG**

**FÄHIGKEITSORIENTIERTE
REIHUNG**

Ziele

Enge, präzise Formulierung
der Fertigkeiten (Fähigkeiten)

formuliert in Form von Fähigkeiten
(Anwenden-Können)

Situationen

Gestaltet für gewünschte
Bewegungsausführungen

Gestaltet für variable und ge-
wünschte Bewegungsausführungen

Lösungen

Enge, präzise Ausführung
einer genormten Bewegung

Variable, situationsadäquate
Bewegungsausführungen

**Allgemeine
Methode**

Deduktives Vorgehen

- Vormachen/Erklären
- Bewegungsanweisung
- Bewegungshilfe
(-erleichterung)
- Bewegungskorrektur
- Üben/Trainieren
- Anwenden/Anpassen/
Übertragen

Induktives Vorgehen

- Bewegungsaufgabe
- Suchen/Ersuchen
- Herausstellen günstiger/
gewünschter Lösungen
- Bewegungshilfe (interne
Parameterunterstützung)
- Üben/Trainieren
- Anwenden/Variieren/ Situati-
onsanpassung

**Spezielle
Methoden**

- Methodische Übungsreihe
- Methodische Spielreihe
- Programmierte Instruktion

- Wahrnehmungs-/ Antizipations-/
Entscheidungs-Methode
- Koordinationsmethode
- Kontrastmethode
- Rhythmusmethode

- Lehren nach Funktionsphasen
- Methodische Situationsreihen
- Methodische Provokationsreihen

Von metaphorischen Bewegungsaufgaben zu Bewegungsgeschichten

(vgl. HECKERS, H.: „Den Hang erobern“, in: Festschrift zu W. KUCHLERS 70. Geburtstag. Werne 2002 S. 51-58)

Die metaphorische Instruktion macht das zu vermittelnde „griffliger“, lässt den Lernenden etwas früher sinnlich wie kognitiv Erfahrenes herüber tragen in einen neuen Bedeutungszusammenhang. Sie mobilisiert emotional wie motivational und verknüpft – in einem Dialog des Lernenden mit der neuen Situation – frühere emotionale und kognitive Erfahrungen und Erkenntnisse mit nun neuen.

ARTEN VON METAPHERN

„Metaphorisch episodenhafte Beschreibung der Bewegung“

(Versucht eine Bewegungssituation mit Hilfe einer kleinen Episode zu vermitteln)

„Versucht (beim Flieger) immer schräger und waghalsiger über die Tragflächen abzuschmieren, bis ihr den Schnee streift.“

„Zielmetapher“

(ermöglicht eine Bewegungskontrolle durch die bildhafte Beschreibung des Resultats der Bewegung – Bewegungsspuren)

„Deine Ski hinterlassen eine deutliche, messerscharfe Schienenspur im Schnee“

„Aktionsmetapher“

(ermöglicht eine Bewegungskontrolle durch die bildhafte Beschreibung der Bewegungsaktion)

„Schwebt in den Schwung hinein“ (verzögerter langsamer Schritt, Kanten- und Lagewechsel mit mäßiger Kurvenlage), im Gegensatz zu „stürzt euch in den Schwung hinein“ (sehr dynamisches, schnelles Vorauskippen, Kanten und Lagewechsel mit starker Kurvenlage).

Positions- und Haltungsmetaphern:

Sie zielen auf eine bestimmte Position oder Haltung des Körpers oder von Körperteilen, auf dem Ski. Beispiele: Abfahrtspositionen wie „Monoposto, Ei, Rakete, Pfeil - Haltungen wie Katz buckel, Schulterspanne, lässig, geblockt“.

Imitationsmetapher:

wie der Name sagt, wird hier imitiert: ein Flugzeug, ein Motorrad. Beispiel:

Flugzeugmetaphern (vgl. KUCHLER, 2000/2001):

„Segelflieger“: Hinein schweben in den Schwung;

„Motorsegler“ Hinein tuckern in den Schwung;

„Starfighter“ Hinein stürzen in den Schwung.

Die mit den Bildern provozierten Intentionen müssen nicht mitgeteilt werden – Kontrolle durch Lehrer/in, ob Bilder sinnvoll realisiert werden.

Bewegungsgeschichte

Hier handelt es sich um eine Erweiterung der „Episodenmetapher“. Beispiel: „Die Post geht ab“ Es wird ein direkter Weg vom einfachen Carverschwung „Bagger“ zum Touchcarven in Form einer Geschichte vermittelt, in welcher der Postbote von der „Frachtpost“, über „Päckchendienst“, „Briefträger“, „Sperrgut“ bis zur „Air Mail“ die „Luftpost“ mit dem „Flieger“ einschweben lässt, so lustvoll und gewagt, wie er mag (vgl. KUCHLER 2000/2001)

Gefühlsmetapher

Über Gefühlsprovokationen sollen bei den Ausführenden z.B. Entschlossenheit, mutiges oder aggressives Herangehen, geduldiges Abwarten oder gefühlvolle sanfte Bewegungsausführungen erzeugen: z.B.: „den Hang erobern“, „auf Watte gleiten“, „auf Wolken schweben“; fahren wie ein „Kraftpaket“ oder ein „Gewinner“ usw.

Spaßmetapher

Über solche Metaphern soll in erster Linie gute Stimmung erzeugt werden. Sie müssen von der gesamten Gruppe umgesetzt werden (z.B. in einer einfachen Formation) und können so das Gruppengefühl stärken. Die Gruppenmetapher kann zum Markenzeichen und Erkennungsmerkmal einer Gruppe werden. Spaßmetaphern sind in großer Zahl in KUCHLERS Skizirkus zu finden, einige Beispiele: „Golferschwung“, „Paddel“, „Boxerschwung“ usw.

Es bleibt jedem überlassen noch mehr Metapherkategorien zu finden, entscheidend ist, dass der richtige Nerv getroffen wird.

Pantomimik - eine Methode des Miteinander- und Voneinander-Lernens

Idee

Alle ahmen alle nach.

Der Mitschüler wird in seiner Charakteristik und seinen Defiziten Vorbild und Lernfall.

Der Lernfall

Fehler auf diese Fahrt thematisieren und abstellen

- A fährt vor, wird beobachtet und analysiert. Das Hauptproblem wird auf den Punkt gebracht. (Alles noch während der Fahrt von A)
- Alle fahren wie A. A beobachtet sie.
- A wird instruiert und erhält eine Intention oder Aufgabe.
- A als erster und alle realisieren die Intention oder Aufgabe.
- Nun ist B an der Reihe. Nach ihm C usw.

Das Vorbild

Jeden in seiner Art bestätigen

- A fährt vor, wird beobachtet und analysiert. Die Hauptcharakteristik wird auf den Punkt gebracht. (Alles noch während der Fahrt von A)
- Alle fahren wie A. A beobachtet sie.
- A wird instruiert und erhält eine Intention oder Aufgabe.
- A als erster und alle realisieren die Intention oder Aufgabe.
- Nun ist B an der Reihe. Nach ihm C usw.

Effekte

- Überraschende, unmittelbare skitechnische Wandlungen
- Auswirkung auf die Kooperationsfähigkeit und auf das Gruppenklima
- Auswirkungen auf die soziale Akzeptanz und Fähigkeiten der Empathie
- Auswirkungen auf die Selbstwahrnehmung und das Persönlichkeitsbewusstsein
- Kein lehrerzentrierter Unterricht
- Ein sehr fahrintensives Programm

Anwendungen

- Eine Methode bei fortgeschrittenen und erfahrenen Skiläufern
- Programm für einen halben Tag
- In einem Wochenkurs 2x durchzuführen

Alle ahmen alle nach.
Jeder wird des **65 von 93** n und Vorbild.

Quelle: Schock, K. (1995). *Ski direkt. Big Foot — Ergo — Alpinski*. Köln: Echo. (Auszüge der S. 39 - 48)

2.3 KONTRASTLERNEN

Anforderungssituationen, in die Lernende gebracht werden sollen und in denen sie - je nach Zielsetzung - adäquate Lösungsmöglichkeiten finden können oder zu finden haben (selbst- und/oder fremdformulierte Ziele), stellen für den Lehrenden zunächst nur einen sehr allgemeinen Orientierungsrahmen dar. Es ist noch zu klären, nach welchen allgemeinen Prinzipien Anforderungssituationen zu gestalten sind. Neben der Beachtung der Fortentwicklung der fundamentalen koordinativen Fähigkeiten und skifahrerischen Fertigkeiten (vgl. dazu HOTZ 1983c, 26f; ROTH 1993) sollen zwei Prinzipien näher beschrieben werden, die neben anderen nach unserer Meinung besonders relevant für die Gestaltung von Anforderungssituationen

im alpinen Skilauf zu sein scheinen: die Gestaltung der Situationen nach dem Prinzip des „Kontrastes“ bzw. nach dem Prinzip der „Rhythmisierung“.

Mit Hilfe des methodischen Prinzips des Kontrastlernens werden insbesondere Aufgaben formuliert, die in hohem Maße Anforderungen an die kinästhetische, oder wie HOTZ (1983a, 24) es nennt, an die psychomotorische Differenzierungsfähigkeit des Individuums stellen. Eng verbunden mit der kinästhetischen Differenzierungsfähigkeit beim Skifahren ist ein gutes räumlich / zeitliches Orientierungsver-

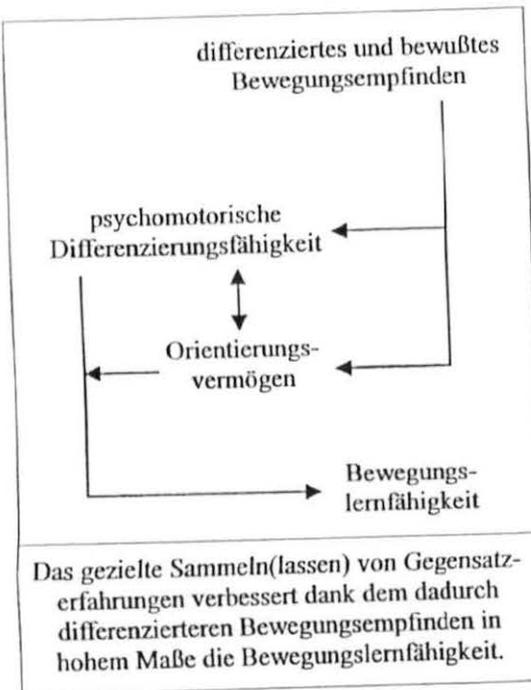


Abb. 5: Zusammenhang zwischen psychomotorischer (kinästhetischer) Differenzierungsfähigkeit und räumlich-zeitlichem Orientierungsvermögen (HOTZ 1983a, 24)

2 GRUNDLEGENDE METHODE

mögen (vgl. Abb. 5; vgl. auch SCHNELZER/KALTENEGGER 1988, 16-18).

Das Prinzip der **Rhythmisierung** lehnt sich ebenfalls stark an die grundlegenden, fundamentalen koordinativen Fähigkeiten (vgl. HIRTZ 1985) an und betont als Lehrprinzip das dynamische „Schwung-in-Schwung-fahren“. Da beim alpinen Skifahren das Gleichgewicht eine überragende Rolle spielt (als Gleichgewichtsfähigkeit beim Individuum) und die räumlich/ zeitliche Orientierung im Hinblick auf Pistenbedingungen und andere Skifahrer (als Orientierungs- und Reaktionsfähigkeit beim Individuum) im Lehrprinzip des Kontrastlernens enthalten sind, werden durch Hinzunahme des Rhythmusprinzips in unserem Ansatz alle fundamentalen koordinativen Fähigkeiten (kinästhetische Differenzierungsfähigkeit, räumlich/zeitliche Orientierungsfähigkeit, Gleichgewichtsfähigkeit, Reaktionsfähigkeit und Rhythmus- bzw. Rhythmisierungsfähigkeit) in hohem Maße berücksichtigt und methodisch beachtet.

Das Kontrast- und Rhythmuslernen liegen als Lehrprinzipien auf einer Ebene. Während das Kontrastlernen als ein eher selbständiges, direktes Lehrprinzip anzusehen ist, kann Rhythmus- und Rhythmisierungslernen sowohl als **Lehrprinzip** als auch als **Ziel** methodischer Schulung (Rhythmus-, Rhythmisierungsfähigkeit), also als auf verschiedenen Ebenen angesiedelt angesehen werden. Um die Wichtigkeit des **Lehrprinzips „Rhythmisierung“** für das Skifahren zu betonen, wird dieses als besonderes methodisches Vorgehen neben der Kontrastmethode hervorgehoben.

Die Gestaltung von Lernsituationen nach dem **Prinzip des Kontrastes** ist in der herkömmlichen Methodik der Sportarten relativ selten zu finden. Lernziele sollen nach allgemeiner methodischer Auffassung möglichst auf dem schnellsten Wege erreicht werden. Diese Auffassung führt dazu, daß Lernsituationen in einer bestimmten methodischen Abfolge (z. B. in einer methodischen Übungsreihe) dem Lernenden angeboten werden. Eine solche methodische Abfolge kann naturgemäß nicht für alle Lernenden optimal sein, da sie in der Regel von einem „durchschnittlichen“ Ausgangsniveau bei den Lernenden ausgeht und eine recht eingeebte Aufgabenlösung erfordert.

Aus der Sicht der Schematheorie, in der es um die energetisch-koordinative Variationen der Parameter geht, wäre eine enge, vorgeschriebene Lösung (z. B. in einer methodischen Übungsreihe) nur **eine** der vielen **möglichen** Varianten einer individuellen Lösung. Wird diese Variante zudem häufig in dieser Form wiederholt, stabilisiert sie sich und bildet eine „Standard-Lösungsmöglichkeit“ für eine Anforderungssituation. Das ist für einen Spitzenkünstler in einer recht „geschlossenen“ Sportart wie z. B. dem Speerwerfen eine sinnvolle Strategie, um optimale Leistungen zu erzielen.

	Eher geschlossenes Vorgehen	Eher gemischtes Vorgehen	Eher offenes Vorgehen
	←←←—————→→→		
	METHODISCHE REIHUNG		FÄHIGKEITSORIENTIERTE REIHUNG
Ziele	Enge, präzise Formulierung der Fertigkeiten (Fähigkeiten)		formuliert in Form von Fähigkeiten (Anwenden-Können)
Situationen	Gestaltet für gewünschte Bewegungsausführungen		Gestaltet für variable und gewünschte Bewegungsausführungen
Lösungen	Enge, präzise Ausführung einer genormten Bewegung		Variable, situationsadäquate Bewegungsausführungen
Allgemeine Methode	Deduktives Vorgehen – Vormachen/Erklären – Bewegungsanweisung – Bewegungshilfe (-erleichterung) – Bewegungskorrektur – Üben/Trainieren – Anwenden/Anpassen/Übertragen		Induktives Vorgehen – Bewegungsaufgabe – Suchen/Erproben – Herausstellen günstiger/gewünschter Lösungen – Bewegungshilfe (interne Parameterunterstützung) – Üben/Trainieren – Anwenden/Variieren/ Situationsanpassung
Spezielle Methoden	– Methodische Übungsreihe – Methodische Spielreihe – Programmierte Instruktion – Lehren nach Funktionsphasen – Methodische Situationsreihen – Methodische Provokationsreihen		– Wahrnehmungs-/ Antizipations-/ Entscheidungs-Methode – Koordinationsmethode – Kontrastmethode – Rhythmusmethode

Abb. 6: Pädagogische Intentionen und methodisches Vorgehen beim Bewegungslernen

Für einen Lernanfänger oder auch einen Fortgeschrittenen reichen im Lernprozeß variable und zunächst noch relativ instabile parametrische Lösungsmöglichkeiten für die Lösung von durchschnittlichen Anforderungssituationen vollkommen aus; sofern die Invarianten erkennbar und relativ stabil bleiben. In Sportarten mit meist „offenen“ Anforderungen wie z. B. dem alpinen Skifahren ergeben viele variable Lösungsmöglichkeiten oft bessere situationsadäquate oder taktische motorische Lösungen.

In Abb. 6 sind auf einem Kontinuum (von eher geschlossenem bis eher offenem Vorgehen; vgl. auch HOTZ 1985, 145 oder KIPHARD 1984, 256) Ziele, Anforderungssituationen sowie allgemeine bzw. spezielle Methoden aufgelistet worden. In der **eher methodischen Reihung** erfahren die Ziele in der Regel eine enge, präzise Formulierung der gewünschten Fertigkeiten (Fähigkeiten); das führt konsequenterweise zu engen, präzisen Lösungen der gewünschten Bewegungen. Deduktives Vorgehen läßt wenig Spielraum für Experimente, die methodischen Schritte sind vorgegeben (z. B. nach dem Prinzip: Vom Leichten zum Schweren).

Bei einer **eher fähigkeitsorientierten Reihung** werden die Ziele offener formuliert (vorwiegend als Fähigkeitsziele) und damit erhalten die motorischen Lösungsmöglichkeiten des Individuums mehr Freiheiten (vgl. dazu auch KIPHARD 1984). Die Situation selbst und die Orientierungshinweise der Lehrenden lassen gefundene Lösungen je nach Notwendigkeit (Situationszwang: z. B. einen Hang sturzfrei abzufahren) oder selbst- und/oder fremdformuliertem Ziel (Effektivität/Nutzen: z. B. einen Slalomkurs schnell und sicher zu bewältigen) eher als **günstiger** oder **ungünstiger** (nicht „falsch“ oder „richtig“) erscheinen. Die Abfolge „Erproben - Variieren - Anwenden“ beim induktiven Vorgehen läßt sich durch verschiedene Methoden der Informationsaufnahme (z. B. Wahrnehmungs- und Antizipationsmethode) und der Informationsverarbeitung (z. B. Entscheidungs- und Kontrastmethode) gut initiieren und individuell gestalten (vgl. dazu z. B. die Beiträge von BALZ 1992, FETZ 1981, FRÜHAUF 1986, HILDEBRANDT 1982, KRUBER 1983, MEUSEL 1993 oder WURZEL 1990).

Lernsituationen, die in „Kontrasten“ angeboten werden, erlauben „**Kontrastlernen**“. „Das Prinzip des Sammelns von „Gegensatzerfahrungen“ kann auch als „Kontrastlernen“ charakterisiert werden“ (HOTZ 1986,

78). Kontraste in Lernsituationen bedeuten, daß die vom Lehrenden provozierten Anforderungssituationen vom Lernenden im energetisch-kordinativen Parameterbereich möglichst weit ausdifferenzierte Lösungen erfordern. Lernende können dann gegensätzliche Erfahrungen machen (z. B. durch Einsatz von motorischen Lösungen mit viel oder wenig Krafteinsatz oder wie beim Skifahren in engen oder weiten Radien zu fahren). Aus der Erfahrung wissen wir, daß bei der Ansteuerung von z. B. schnellen und langsamen Bewegungen Menschen kaum solche Schwierigkeiten haben wie bei differenzierten, mittelschnellen Bewegungen (zur Bedeutung des Kontrastlernens für Bewegungsgefühle auf Ski vgl. EGGERT 1995).

In schematheoretischer Sprache heißt das, feine Differenzierungen der energetisch-kordinativen Parameter (z. B. der Kraft) werden schlechter wahrgenommen als grobe. Erst viel Übung und die damit verbundene bewußte Wahrnehmung und Antizipation (auch der feinen Differenzierungen) erlaubt es einem Individuum, Bewegungen präzise und fein zu steuern, wie wir es von Spitzenathleten kennen (vgl. GROHMANN 1991). Feine Differenzierungen müssen jedoch erst in vielen Versuchen erworben und ausprobiert werden, ehe sie in gezieltem Einsatz angewendet werden können. Ihr „Behalten“ erfordert dauerndes praktisches Training, da sie ohne Übung schnell wieder verloren gehen (vgl. z. B. den Verlust der Präzision von Tennisspielern oder Skiläufern der Spitzenklasse, wenn sie pausiert haben).

In Abb. 7 ist schematisch dargestellt, welche Bedeutung Kontrastlernen bzw. das Lernen nach methodischer Reihung während der Entwicklung einer variablen Fertigkeit haben können. Beim Kontrastlernen wird der Übende bewußt in **konträre** Situationen gebracht (nahe den jeweils möglichen Extrem Lösungen; z. B. extreme Vor- und Rücklage auf dem Ski). Er kann „seine Position“ z. B. für die Mittellage in unterschiedlichen Situationen finden. Alle seine Lösungsmöglichkeiten sind „richtig“, wenn vielleicht auch nicht „günstig“. Er findet das entweder selbst heraus oder der Skilehrer gibt ihm Orientierungshilfen (verbal oder durch eine neue „deutlichere“ Situation o. ä.).

Beim Lernen nach methodischer Reihung wird meistens gleich eine „Optimallösung“ angestrebt und gefordert (orientiert an der jeweiligen „Norm“ = waagerechte gestrichelte Linie). Der Lernende reagiert in der

Regel jedoch mit „abweichenden“ Lösungen (gestrichelte Linie mit Ausschlägen). Diese werden dann häufig als „falsch“ bezeichnet, obwohl sie als Bewegungslösungen eigentlich „richtig“ sind. Sie stellen dann allerdings nicht die besten und für die spezielle Situation günstigsten aller denkbaren Lösungen dar.

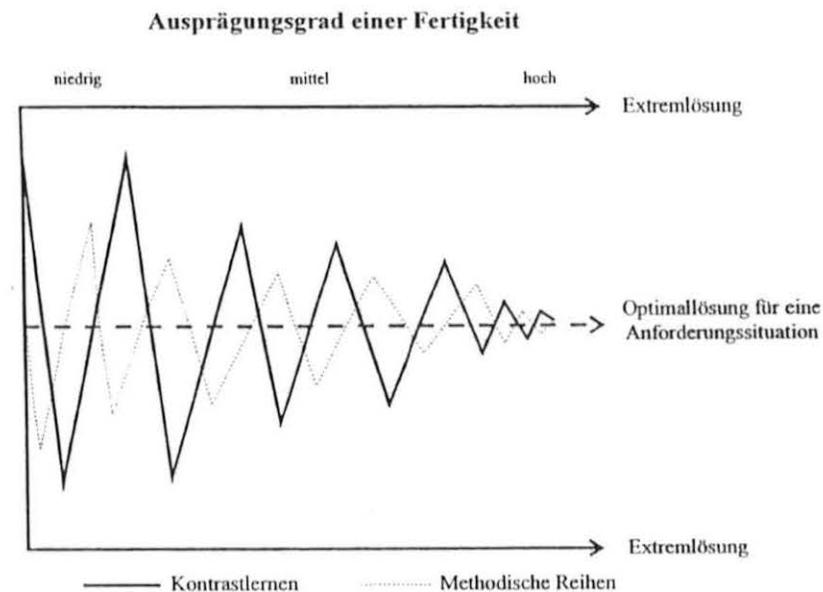


Abb. 7: Idealtypisches Vorgehen bei methodischen Reihen und beim Kontrastlernen

Für den Lernprozeß beschreibt HOTZ (1986, 79ff.) vier miteinander verknüpfte Bereiche, die das Sammeln von Gegensatzerfahrungen durch Kontraste erlauben:

1. Das Lernen von Differenzierungen im Motorischen.
2. Das Lernen von Variationen.
3. Das Lernen gezielter Auswertungen.
4. Das Lernen bewußter Dosierungen.

Zu 1.: Wie bereits oben beschrieben, sollten Bewegungen in möglichst großer Spannweite zunächst bewußt wahrgenommen und in Anforderungssituationen adäquat im Hinblick auf ihren Effekt überprüft werden. So kann z. B. beim Schußfahren die Position auf Ski im Hinblick auf Vor- und Rücklage mit Ziffern von 1 bis 10 belegt und die günstigste Position (z. B. 6) benannt werden, die als sicherste beim Schußfahren empfunden wird. Entscheidend ist, daß der Lernende (kinästhetisch) „erfährt“, welches seine günstigste Position auf Ski bei einer bestimmten Situation beim Schußfahren ist und er sich dabei sicher fühlt. Diese Position mag für einen Außenstehenden nach normierten Technikvorstellungen noch zu weit hinten oder zu weit vorne sein; will der Lehrer die Position seines Schützlings dennoch verändern, muß er ihn in eine andere Situation (z. B. steileres Gelände, anderen Schnee, Kurvenfahren etc.) bringen.

Erfahrungen im kinästhetischen Differenzierungsbereich (vor allem Differenzierungen des unterschiedlichen Krafteinsatzes in verschiedenen Bewegungsrichtungen; vgl. dazu z. B. TRUTTER 1991 mit dem Beispiel nach der Methode „Feldenkrais“, PUCHTLER 1985 oder PETANJEK/SCHOCK 1995) können neben den Veränderungen der Position auf Ski u. a. auf folgende Art und Weise initiiert werden:

- * Durch unterschiedlichen Kanteneinsatz (stark oder schwach aufgekantet, gleichzeitige Außen- oder Innenkantenbelastung o. ä.);
- * durch Fahren auf beiden oder einem Bein (mit allen dazwischen möglichen Differenzierungen);
- * durch das Fahren mit unterschiedlichen Ski an den Füßen (z. B. ein Big Foot und ein Alpinski);
- * durch das Befahren unterschiedlicher Geländeformen und Schneearten;
- * durch konträre Aufgabenstellungen (z. B. Fahren wie ein Vogel fliegt, Fahren wie eine Schlange kriecht etc.; vgl. auch DVS 1993, 60ff.).

Zu 2.: Variationen erlernen meint ähnliches wie das Differenzieren lernen; Orientierungs- und Aufmerksamkeitspunkt ist jetzt jedoch die Bewegung selbst. Das Variieren des GMP „Gehen/Laufen“ auf und mit Ski erlaubt vielfältige Gegensatz Erfahrungen. Nimmt man allein die herkömmlichen und eingeführten Techniken mit ihren vielfältigen Varianten als Orientierungshilfe, so ergeben sich eine Vielzahl von Anforderungssituationen mit

Kontrastcharakter. Allerdings sind alle diese Techniken mit ihren Variationen in unserem Ansatz nicht als eigene Programme zu sehen, sondern als Variationen des GMP „Gehen/Laufen“.

In dieser Sichtweise sind Variationen beim Skifahren immer dynamisch-energetisch-koordinative Variationen: verändert werden im wesentlichen die Dosierung des Krafteinsatzes und das Spannungsverhältnis der Muskulatur innerhalb der Bewegung (kinästhetische Differenzierung in Raum und Zeit).

Veränderungen beim parallelen Grundschiwingen könnten z. B. sein:

- * Verändern des Aufrichtens;
- * Verändern der Rumpfdrehung;
- * Variieren der Kurvenlage, des Kurvenverlaufs;
- * Verändern der Arm- und Stockbewegungen;
- * Variieren der Körperspannung sowie
- * Rhythmusvariation etc. (vgl. DVS 1993, 60ff.).

Nach der herkömmlichen Systematik könnten dann sogar „schwerere“ Techniken durchaus vor „leichteren“ Techniken erlernt werden (vgl. HOSSNER 1993); trotzdem widerspricht diese Vorgehensweise nicht dem Prinzip „Vom Leichten zum Schweren“ (vgl. PETANJEK/SCHOCK 1995, Kap. I).

Zu 3.: Das Lernen gezielter Auswertungen beruht auf den Erfahrungen des kinästhetischen Differenzierens und des Variierens von Bewegungen. Der Schwerpunkt der Aufmerksamkeit sollte hier auf den „Effekten“ bestimmter Ausführungsvariationen unter bestimmten Situationsbedingungen liegen. Auf der Grundlage von Informationen und Verarbeitung der kinästhetischen, taktilen, vestibulären, aber auch der optischen und akustischen Wahrnehmung sollte vom Individuum eine Beziehung zum Effekt und Nutzen einzelner Ausführungsvariationen hergestellt werden können. Konkret in der Skipraxis bedeutet dies, daß auch ein Lernanfänger sehr schnell lernen kann, sich seinen Weg über einen (evtl. auch unbekannt) Skihang sicher zu suchen und er nicht nur auf die vom Skilehrer angelegte Spur angewiesen ist. Unter taktischen Aspekten wird er dann in der Lage

sein, seine Spur so zu legen, daß er beim Abfahren Spaß empfindet und dabei schnell oder auch vorsichtig fahren kann.

Neben der bewußten Auswertung sensorischer Informationen im Zusammenhang mit den Effekten gehört in diesen Bereich das „Spielen“ mit dem Gleichgewicht. Das Gleichgewicht-Halten als wesentliche Komponente des alpinen Skifahrens ist in den Mittelpunkt lehrmethodischer Überlegungen zu stellen. Schematheoretisch gesehen bedeutet Gleichgewicht-Halten das Herausfinden und dauernde Stabilisieren einer Mittellage des Systems „Körper - Ski“, das von unterschiedlichen Faktoren wie Tempo, Körperposition, Geländeform oder Schneeart beeinflusst werden kann. Kontraste lassen sich leicht durch Geschwindigkeits- und/oder Rhythmuswechsel, durch „Üben unter Zeitdruck“ oder „unter Raumnot“ (z. B. durch gesetzte Tore) provozieren und von den Lernenden erfahren.

Zu 4.: Gegensatz-Lernen, charakterisiert durch das Lernen von Differenzierungen, Variationen, Auswertungen und Dosierungen, ist eine komplexe Form des Lernens. Informationsaufnahme, -verarbeitung und -auswertung sowie die Umsetzung der ausgewerteten Informationen in konkrete Bewegungshandlungen hängen eng miteinander zusammen. Der Einsatz bewußter und gezielter Dosierungen (insbesondere im energetisch-koodinativen Bereich) erhält in schematheoretisch-ganzheitlicher Sichtweise eine andere Bedeutung als in der bisherigen Skimethodik. Nicht bestimmte technische Einzelelemente einer Bewegung sind bedeutsam, sondern der Skiläufer soll „spüren“ lernen, wieviel Kraft er einzusetzen hat, um z. B. frühzeitig auf der Innenskikante des Bergs eine Richtungsänderung einzuleiten.

Bei zu geringem Krafteinsatz oder fehlendem „Auf-die-Kante-Setzen“ des Skis wird er die Richtungsänderung wahrscheinlich nicht schaffen oder sie wird erst später zu erreichen sein. Bewußte Dosierung der energetisch-koodinativen Parameter wird hier zum methodischen Schwerpunkt: „**Wenn** ich einen bestimmten Druck (Kraft) auf einen Ski ausübe, **dann** komme ich gut um die Kurve“. Eine zufällige Sensibilisierung erhält auf diese Weise eine bewußte „**Wenn - Dann - Bedeutung**“. Über häufige konträre Erfahrungen, die ein Skifahrer in unterschiedlichen Anforderungssituationen zu bewältigen hat, kann sich eine zunächst bewußte, später unbewußte (aber bewußtseinsfähige) Sensibilisierungsfähigkeit aufbauen (nach SCHMIDT im Recall-Schema).

Gegensatzerfahrungen zu sammeln kann methodisch insbesondere durch konträres Verändern

- * „der Ausführungsform,
- * der Ausgangsstellung,
- * des Zieles,
- * der inneren und äußeren Bedingungen und durch
- * Kombination von einzelnen Bewegungselementen“
(HOTZ 1986, 80)

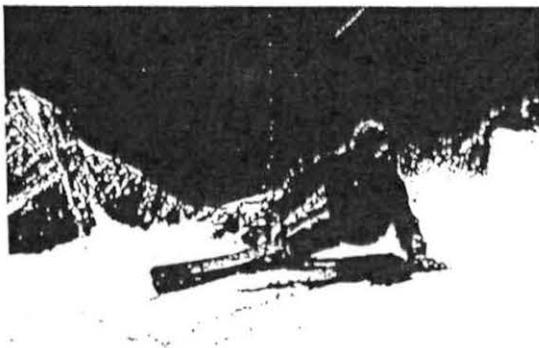
erreicht werden. Differenzierungen lassen sich so leichter „erkennen“, gezielter auswerten und bewußter dosieren. Bei allen Sportarten mit vornehmlich offenem Charakter (wie z. B. dem Skifahren) lassen sich dann bekannte, neue und überraschende Anforderungssituation meistens besser bewältigen.

aus: Skitechniken - BASIC
Hrsg.: Deutschen Verband für das Skisportwesen

Aufgabensammlung

Die richtige Anwendung der folgenden Aufgabensammlung erwartet vielseitige, sehr interessierte Lehrerinnen und Lehrer, die das gesamte Übungsgut beherrschen. Erst das Ausschöpfen aller angebotenen Übungsmöglichkeiten macht das Verbessern spannend, abwechslungs- und erfolgreich.

Die Aufgabensammlung lehnt sich nicht streng an die Aufgabentypen des ersten Kapitels (Aufgabenexperte) an. Das würde zu lähmenden Wiederholungen führen. Vielmehr werden Strukturhilfen gegeben, die den Lehrenden die Arbeit erleichtern und die Breite des Übungsangebots darstellen sollen. Bei den Aufgaben zum Verbessern des Kantens, Drehens, ... sind Grundübungen genannt, die im Sinne nur eines Aufgabentypen noch näher erläutert werden müssen. So kann die gleiche Übung, z. B. Schrägfahren als Funktionsaufgabe (Schrägfahren mit Belasten der Fußinnenseite des Außenbeins und Hochziehen der Fußaußenseite des Innenbeins, um die Kantwinkel zu optimieren), als Resultataufgabe (Schrägfahren auf eine Markierung zu) oder als Vermeidungsaufgabe (Schrägfahren ohne über die Kanten zu rutschen) formuliert werden. Geringfügige Änderungen führen daher sofort zu einem anderen Aufgabentyp.



Um auch andere Zugangsweisen für einen lebendigen und vielseitigen Unterricht aufzuzeigen, sind weitere Aufgaben zum Verbessern von koordinativen Fähigkeiten aufgestellt. Diese Aufgaben stellen Variationen dar, die den jeweiligen Aufgabenstellungen zusätzlich übergeordnet werden können.

Schwierig ist das richtige Einschätzen der vorliegenden Situationen und das Finden der richtigen Aufgabenstellungen für diese Situationen. Mit folgenden drei Schritten kann sich der Ski-lehrer an diese Problematik herantasten:

1. Verbesserung in der vereinfachten Standardsituation. Der Zeitaufwand dafür darf nicht zu kurz sein.
2. Bei Gelingen der Aufgabenstellungen in der Standardsituation, Anforderungen hinsichtlich
 - Geländeneigung,
 - Tempo,
 - Schnee steigern.
3. Treten Schwierigkeiten bei einer Aufgabenstellung auf, so ist zu überprüfen, ob
 - die Anforderungen der Aufgabenstellung zu hoch oder
 - die äußeren Bedingungen zu schwierig sind.

Möglicherweise müssen die Anforderungen zurückgeschraubt und ein bis zwei Schritte zurückgegangen werden. Ziel aller Aufgabenstellungen ist die Bewältigung der vorherrschenden Situation.

Skitechniken

Bewegungsspielräume erkennen und nutzen

• Verändern der Bewegungsausführung

Körperstellung:	gebeugt	⇔	aufrecht
Oberkörper gebeugt:	nach vorne	⇔	vor seit
Belasten:	Innenbein	⇔	Außenbein
Körperlage:	Vorlage	⇔	Rücklage
Armführung:	eng	⇔	weit
	vor	⇔	zurück
Skistellung:	offen	⇔	geschlossen
	breit	⇔	eng
	Stemmstellung	⇔	Scherstellung
	Schrittstellung	⇔	Ski auf einer Höhe
Hochbewegung:	ruhig, langsam, fließend	⇔	schnell, explosiv, kräftig
	gering	⇔	deutlich sichtbar
Aufkanten:	gering	⇔	stark
	unterschiedlich	⇔	voneinander unabhängig
Kurvenlage:	gering	⇔	stark
Unterschenkel:	parallel	⇔	Knie aneinander gelegt
Drehen der Ski:	langsam	⇔	schnell
	mit einem Bein	⇔	mit beiden Beinen
	mit dem Außenbein	⇔	mit dem ganzen Körper
Stocheinsatz:	mit (auch doppelt)	⇔	ohne (auch ohne Stöcke)
Kurve:	eng	⇔	weit
Schwungwinkel:	klein	⇔	groß
Tempo:	langsam	⇔	schnell

• Verändern der Bedingungen

Gelände:	plan	⇔	wellig, buckelig
	flach	⇔	steil
	gleichmäßig	⇔	kupiert
Schnee:	hart	⇔	weich
	schlecht präpariert	⇔	gut präpariert
	föhrig	⇔	tief
Wetter:	gute Sicht	⇔	schlechte Sicht
	warm	⇔	kalt
	sonnig	⇔	nebelig
Informationsaufnahme:	offene Augen	⇔	geschlossene Augen
Markierungen:	mit	⇔	ohne
	enge Abstände	⇔	weite Abstände
	nahe der Falllinie	⇔	abweichend der Falllinie
Ausrüstung:	Bigfoot	⇔	Langlaufski
	Alpinski	⇔	Carver
Ausführungszeit:	kurz	⇔	lang

Verbessern der angepassten Körperposition

• Schussfahren

- in verschiedenen Körperpositionen (tiefe Hocke, Mittelstellung, hohe Körperstellung)
- mit Händen vor den Knien
- ohne Stöcke
- mit wechselseitigem Stockeinsatz
- mit wippenden Beinen (unterschiedlich schnell)
- mit Wechsel von Beugen und Strecken mit und ohne Hände
- mit vorwärts kreisenden Armen
- mit Armpendelschwingen und Beugen und Strecken der Beine
- mit Aufheben von Gegenständen vor der Bindung
- mit ruhigem/schnellem/explosivem Aufrichten vor-hoch und weichem Landen (auf dem Fußballen/der Ferse; einbeinig; in der tiefen Hocke; von einem auf den anderen Ski nach vorne, zur Seite)
- mit Überfahren von Bodenwellen
- mit Rumpfdrehen nach links und rechts
- mit Schneeballwerfen
- mit Fahren auf einem Bein (möglichst lange; Vorlage- und Rücklage im Wechsel; Kniebeugen; Springen auf einem Bein)
- mit Springen an Buckeln, Bodenebenenheiten
- mit Wechsel von Vor- und Rücklage
- mit Anheben der Skispitze, des Skiendes
- mit Wechsel von Ballen- und Fersenbelastung
- lockerer Einstellung der oberen Skistiefelschnalle
- mit starkem Druck am Schienbein
- mit Spannung im Gesäßmuskel
- mit geschlossenen Augen
- mit Wechsel von: Piste und Neuschnee, harte Unterlage und weicher Schnee

• Schanzenspringen

- ohne/mit Absprung
- mit weicher/harter Landung
- auf Weite
- über mehrere Schanzen
- mit Landung auf einem Bein

• Schlittschuhschritt

- ohne Stöcke (Hände weit nach vorne strecken, auf den Rücken legen)
- mit kleinen, raschen Schritten
- mit großen, dynamischen Schritten
- mit langer Gleitphase

• Seitrutschen

- mit ein- oder mehrmaligem Talwärtssteigen, Beiholen des Bergskis und Rutschen
- mit Unterstützung durch Stockschübe
- mit Strecken der Hände vom Berg weit ins Tal
- mit Belasten beider Ski/des Talskis
- mit Wechsel von Schrägfahrt und Seitrutschen über Kniearbeit
- mit Blick talwärts, vorwärts
- im steileren Gelände
- Rutschslalom

• Gleitpflug

- mit Händen vor den Knien
- Sterntreten, -springen um die Skispitzen
- mit Wechsel von großer und kleiner Pflugstellung
- mit Wechsel von Beugen und Strecken
- mit Wechsel von Vorlage und Rücklage

• Orgelbahn

• Bogentreten bergwärts und über die Falllinie

- ohne Stöcke
- mit kleinen, raschen Schritten
- mit großen, dynamischen Schritten
- auf ein Ziel zu
- mit engen/weiten Radien
- mit langer Gleitphase
- mit starkem Aufkanten

• Schrägfahren, Schwung bergwärts bzw. Kurvenfahren

- mit verschiedenen Körperpositionen
- aus der Spur treten berg- und talwärts
- ohne Stöcke, Stockeinsatz

- mit Markierungen für den Stockeinsatz
- mit rechtzeitiger Vorbereitung des Stockeinsatzes
- mit festem Stockgriff
- mit Vorpendeln der Stockspitze nur bis zur Einstichstelle
- mit beiden Ski auf einer Höhe, Vorschieben des Talskis, Zurückziehen des Bergskis
- mit vorübergehend großer Schrittstellung
- mit mehrmaligem Beugen
- mit wippenden Beinen (unterschiedlich schnell)
- mit starkem Beugen und Strecken der Beine
- mit langsamem Beugen bis in die tiefe Position
- mit verzögertem Tiefgehen
- mit sofortigem intensiven Konteneinsatz mit dem ersten Beugen
- mit Überfahren von Bodenwellen
- mit Beugen des Oberkörpers über den gegen die Hüfte gedrückten Stock
- mit Kontrollieren der Hüfte
- mit um die Hüfte gebundenen Stöcken
- mit vorübergehend leichtem Hüftknick
- Außenarm hinter dem Oberschenkel halten
- mit Ziehen einer Stockspur talwärts
- mit Blick talwärts, vorwärts
- mit Anheben des Innenskis (möglichst lange; Wechsel Vorlage und Rücklage; Kniebeugen)
- mit verstärktem Belasten des Tal-/Bergskis/beider Ski
- mit schnellem Belastungswechsel
- mit Hochziehen der Fußinnenseite des Bergskis und verstärktem Belasten des Fußgewölbes des Außenskis
- mit Ziehen einer Kantenspur
- mit Fahren nur über die Taillierung der Ski
- mit Zufahren auf ein Ziel
- mit Fahren bis in die Schrägfahrt
- mit Hochheben/Absenken des Bergarms/der Bergschulter
- mit Anbeugen des Bergarms und Hängenlassen des Talarms
- »Horizontfahren« (Stöcke vor dem Körper hangparallel halten)
- mit bewusstem Ballendruck
- ohne Zug an der Ferse
- mit Wechsel von Ballen- und Fersenbelastung, Vor- und Rücklage

- mit lockerer Einstellung der oberen Skistiefelschnalle
- mit starkem Druck am Schienbein, Fußgewölbe, auf der ganzen Sohle
- mit Spannung im Gesäßmuskel
- mit geschlossenen Augen
- mit Wechsel von: Piste und Neuschnee, harte Unterlage und weicher Schnee
- mit Händen in Vorhalte
- mit vor dem Körper verschränkten Armen
- mit Mitdrehen/Zurückdrehen des kurvenäußeren Arms
- mit ruhigem/schnellem/explosivem Aufrichten vor-hoch talwärts
- mit Aufrichten vor-hoch talwärts über dem Innenbein
- mit Aufrichten mit dem Gefühl, sich aus dem Hang fallen zu lassen
- mit Springen an Buckeln und weichem Landen, Bodenebenenheiten

• Kurvenfahren in leicht welligem Gelände

Kurvenwechsel verbessern

• Aufgaben nach bildhafter Vorstellung

- Kurvenfahren fließend wie Wellen
- Kurvenfahren wie ein springender Ball
- Kurvenfahren wie in einem Schaukelstuhl
- Kurvenfahren gleichmäßig wie eine Maschine

• Aufgaben nach Innenansicht

- Kurvenfahren mit Sprechbegleitung (z. B. hoch, zwei, drei, vier)
- Kurvenfahren mit Mitsingen einer rhythmisch angepassten Melodie
- Kurvenfahren mit Musik
- Kurvenfahren mit Spannen und Spannung lösen wie ein Bogen
- Kurvenfahren mit Muskelspannungen (Bauch, Rumpf, Oberschenkel, Arm, ganzer Körper)
- Kurvenfahren mit bewusstem Spannungsaufbau im Steuern und Spannungsabbau in der Schwungeinleitung

- Kurvenfahren mit bewusstem Atmen (Tiefgehen – Ausatmen, Hochgehen – Einatmen; unterschiedliche Atemfrequenzen)

- **Aufgaben nach der Spuranlage**

- Kurvenfahren mit Zopflichten
- synchrones Kurvenfahren
- Kurvenfahren in Formationen

- **Aufgaben nach technischer Art**

- Kurvenfahren mit gleichmäßiger Hoch-/Tiefbewegung
- Kurvenfahren ohne Schrägfahren
- Kurvenfahren mit angepasstem Kanten und Drehen
- Kurvenfahren mit Markierungen in gleichen Abständen

Kanten verbessern

- **»Sterntreten« um die Sklenden/Skispitzen**

- mit schnellen Nachstellschritten
- mit weiten Nachstellschritten
- mit wenigen/vielen Nachstellschritten
- mit Abspringen

- **Treppenschritte**

- mit starkem Abdrücken der Kanten
- mit Abspringen vom TalSKI

- **Schlittschuhschritte**

- mit kräftigen Schritten und schnellem Aufrichten
- mit Stockeinsatz
- in leicht ansteigendem Gelände
- mit kleinem Absprung

- **Bogentreten bergwärts und über die Falllinie**

- ohne Stöcke, Stockeinsatz
- mit kleinen, raschen Schritten
- mit großen, dynamischen Schritten
- auf ein Ziel zu
- mit engen/weiten Radien
- mit langer Gleitphase
- mit starkem Aufkanten

- **Seitrutschen mit schnellem Lösen und Aufkanten durch Kniekippen**

- **Winkelspringen**

- mit Springen von Kante zu Kante ohne Beindrehen
- mit Springen von Kante zu Kante mit Beindrehen
- mit sehr langsamer Fahrt
- mit hoher Frequenz
- mit Fahrt schräg zur Falllinie
- mit geringer/starker Abweichung von der Falllinie

- **Schrägfahren, Schwung bergwärts bzw. Kurvenfahren**

- mit verschiedenen Körperpositionen
- aus der Spur treten berg- und talwärts
- ohne Stöcke, Stockeinsatz
- mit Markierungen für den Stockeinsatz
- mit rechtzeitiger Vorbereitung des Stockeinsatzes
- mit festem Stockgriff
- mit Vorpendeln der Stockspitze nur bis zur Einstichstelle
- mit beiden Ski auf einer Höhe, Vorschieben des TalSKIs, Zurückziehen des BergSKIs
- mit vorübergehend großer Schrittstellung
- mit mehrmaligem Beugen
- mit wippenden Beinen (unterschiedlich schnell)
- mit starkem Beugen und Strecken der Beine
- mit langsamem Beugen bis in die tiefe Position
- mit verzögertem Tiefgehen
- mit sofortigem intensiven Kanteneinsatz mit dem ersten Beugen
- mit Überfahren von Bodenwellen
- mit Beugen des Oberkörpers über den gegen die Hüfte gedrückten Stock
- mit Kontrollieren der Hüfte
- mit um die Hüfte gebundenen Stöcken
- mit vorübergehend leichtem Hüftknick
- Außenorm hinter dem Oberschenkel halten
- mit Ziehen einer Stockspur talwärts
- mit Blick talwärts, vorwärts
- mit Anheben des Innenskis (möglichst lange; Wechsel Vorlage und Rücklage; Kniebeugen)
- mit verstärktem Belasten des Tal-/BergSKIs/beider Ski

- mit schnellem Belastungswechsel

- mit Hochziehen der Fußinnenseite des BergSKIs und verstärktem Belasten des Fußgewölbes des Außenskis
- mit Ziehen einer Kantenspur
- mit Fahren nur über die Taillierung der Ski
- mit Zufahren auf ein Ziel
- mit Fahren bis in die Schrägfahrt
- mit Hochheben/Absenken des Bergarms/der Bergschulter
- mit Anbeugen des Bergarms und Hängenlassen des Talarms
- »Horizontfahren« (Stöcke vor dem Körper hangparallel halten)
- mit bewusstem Ballendruck
- ohne Zug an der Ferse
- mit Wechsel von Ballen- und Fersenbelastung, Vor- und Rücklage
- mit lockerer Einstellung der oberen Skistiefschnalle
- mit starkem Druck am Schienbein, Fußgewölbe, auf der ganzen Sohle
- mit Spannung im Gesäßmuskel
- mit geschlossenen Augen
- mit Wechsel von: Piste und Neuschnee, harte Unterlage und weicher Schnee
- mit Händen in Vorhalte
- mit vor dem Körper verschränkten Armen
- mit Mitdrehen/Zurückdrehen des kurvenäußeren Arms
- mit ruhigem/schnellem/explosivem Aufrichten vorhoch talwärts
- mit Aufrichten vor-hoch talwärts über dem Innenbein
- mit Aufrichten mit dem Gefühl, sich aus dem Hang fallen zu lassen
- mit Splingen an Buckeln und weichem Landen, Bodenebenheiten

- **Kurzschwüngen**

- mit hoher Bremswirkung
- mit aggressivem, harten Kanteneinsatz
- mit Anheben des Innenskis

- **Sprunggirlande (Aneinanderreihen mehrerer Schwüngen bergwärts)**

- **Bergstemme**

- mit Beachten einer hohen Aufrichtposition
- mit exakter Belastung des Außenskis
- mit deutlichem Mitverlagern des Körperschwerpunkts auf den Außenski
- mit mehrmaligem Ausstemmen
- mit Aufrichten vor-hoch talwärts über dem Innenbein

Drehen verbessern

- **Schrägfahren**

- mit mehrmaligem verstärkten Drücken beider Knie/nur des Außenknie vorwärts bergwärts

- **Pflug**

- mit wippenden Beinen (unterschiedlich schnell)
- mit mehrmaligem Wechsel von Schuss- und Pflugfahren
- mit mehrmaligem Wechsel von kleinerer und größerer Pflugstellung
- mit Anhalten durch verstärktes Aufkanten (auf Zurufl, Handzeichen, an Markierung, nach einem Mitfahrer)
- mit Markierungen

- **Pflugbogen**

- mit mehrmaligem kurzen bzw. längerem wechselseitigen Beindrehen
- mit Einwärtsdrücken des jeweiligen Knies durch die Außenhand
- mit Beachtung, dass auch die Skispitzen einwärts drehen
- mit zweimaligem einseitigem Beindrehen, zweimal links und zweimal rechts im Wechsel
- Mitdrehen
- mit wechselnden Radien, Schwungwinkel, verschiedene Kombinationen
- mit Markierungen
- mit Spurvorgabe
- mit Spannung im Gesäßmuskel
- mit geschlossenen Augen
- mit Mitsprechen

- mit wechselnden Schneebedingungen
- mit Wechsel von: Piste und Neuschnee, harte Unterlage und weicher Schnee
- **Pflugschwung, -girlande**
 - mit Drücken beider Hände in die Kniekehlen
 - mit zunehmendem Beugen bis in die tiefe Pflugstellung und schnellem Beidrehen des bogeninneren Skis
- **Schwung bergwärts bzw. Kurvenfahren**
 - mit reinem Außenbeidrehen und Anheben des Innenskis in langsamer Fahrt ohne Vertikalbewegung mit wechselnden Radien
 - mit Wechsel von: Piste und Neuschnee, harte Unterlage und weicher Schnee
 - mit zwei-/mehrmaligem kurzen Drehen mit dem Außenbein
 - mit Anheben des Innenskis
 - mit in der Mitte gefassten Stöcken, ohne Stöcke, um die Hüfte gebundenen Stöcken
 - mit Stütz beider Hände in der Hüfte
 - mit verschränkten Armen
- **Kurzschwingen**
 - mit zwei-/mehrmaligem kurzen Drehen mit dem Außenbein
 - mit Anheben des Innenskis
 - mit in der Mitte gefassten Stöcken, ohne Stöcke, um die Hüfte gebundenen Stöcken
 - mit Stütz beider Hände in der Hüfte
 - mit verschränkten Armen
 - mit Markierungen
 - mit rhythmischen Hilfen
 - mit gleichbleibendem Rhythmus
 - mit hoher Frequenz
 - mit hoher Bremswirkung
 - mit aggressivem, harten Kanteneinsatz
 - »Zwergelwedeln« (in tiefer Position)
 - mit Tandem-Kurzschwingen
- **Sprunggirlande (Aneinanderreihen mehrerer Schwünge bergwärts mit kräftigem Drehen)**

- **Kurvenfahren aus der Bergstemme**
 - mit mehrmaligem Ausstemmen
 - mit Aufrichten vor-hoch talwärts und dem Gefühl, sich aus dem Hang fallen zu lassen
 - sich in den Schwung bewegen beim Aufrichten vor-loch talwärts
 - ohne Stockeinsatz
 - schnellem Belastungswechsel
 - Aufrichten vor-hoch talwärts gegen die Innenkante des neuen Außenskis
 - mit schnellem Beidrehen des Außenskis

Belasten verbessern

- **Schussfahren**
 - mit wippenden Beinen (unterschiedlich schnell)
 - mit Wechsel von Beugen und Strecken
 - mit Kreisen beider Arme vorwärts
 - mit Armpendelschwingen und Beugen und Strecken der Beine
 - mit ruhigem/schnellem/explosivem Aufrichten vor-hoch und weichem Landen
 - mit starkem Druck am Schienbein
 - mit Spannung im Gesäßmuskel
 - mit Steigen aus der Spur mit und ohne Aufrichten
 - mit wechselseitigem Stockeinsatz
 - mit nur kurzem Andeuten des Stockeinsatzes
 - mit ruhigem/schnellem/explosivem Aufrichten vor-hoch und wechselseitigem Stockeinsatz
 - mit Herausnehmen des Stockes nach dem schnellem/explosivem Aufrichten
 - mit Markierungen für den Stockeinsatz
 - mit festem Stockgriff
 - mit Vorpendeln der Stockspitze nur bis zur Einstichsstelle
- **Schanzenspringen**
 - mit Absprung
 - mit weicher/harter Landung
 - am weitesten
 - über mehrere Schanzen in Folge
 - mit Landung auf einem Bein
- **Schlittschuhschritt**
 - mit kräftigen Schritten und schnellem Aufrichten
 - mit Stockeinsatz
- **Pflug**
 - mit Wechsel von Schussfahren und Pflugfahren
 - mit Wechsel von kleinerer und größerer Pflugstellung
 - mit Anhalten durch verstärktes Aufkanten
- **Pflugschwung, -girlande**
 - mit nur kurzem Andeuten des Stockeinsatzes
 - mit ruhigem/schnellem/explosivem Aufrichten vor-hoch und Stockeinsatz
 - mit Herausnehmen des Stockes nach dem schnellen/explosivem Aufrichten vor-hoch
 - mit Markierungen für den Stockeinsatz
 - mit rechtzeitiger Vorbereitung des Stockeinsatzes
 - mit festem Stockgriff
 - mit Vorpendeln der Stockspitze nur bis zur Einstichsstelle
- **Bogentreten bergwärts und über die Falllinie**
 - ohne Stöcke, Stockeinsatz
 - mit kleinen, raschen Schritten
 - mit großen, dynamischen Schritten
 - auf ein Ziel zu
 - mit engen/weiten Radien
 - mit langer Gleitphase
 - mit starkem Aufkanten
- **Schrägfahren, Schwung bergwärts bzw. Kurvenfahren**
 - mit verschiedenen Körperpositionen
 - aus der Spur treten berg- und talwärts
 - ohne Stöcke, Stockeinsatz
 - mit Markierungen für den Stockeinsatz
 - mit rechtzeitiger Vorbereitung des Stockeinsatzes
 - mit festem Stockgriff
 - mit Vorpendeln der Stockspitze nur bis zur Einstichsstelle
 - mit beiden Ski auf einer Höhe, Vorschieben des Tal-skis, Zurückziehen des Bergskis
 - mit vorübergehend großer Schrittstellung
 - mit mehrmaligem Beugen

- mit wippenden Beinen (unterschiedlich schnell)
- mit starkem Beugen und Strecken der Beine
- mit langsamem Beugen bis in die tiefe Position
- mit sofortigem intensiven Kanteneinsatz mit dem ersten Beugen
- mit verzögertem Tiefgehen
- mit Überfahren von Bodenwellen
- mit Beugen des Oberkörpers über den gegen die Hüfte gedrückten Stock
- mit Kontrollieren der Hüfte
- mit um die Hüfte gebundenen Stöcken
- mit vorübergehend leichtem Hüftknick
- Außenarm hinter dem Oberschenkel halten
- mit Ziehen einer Stockspur talwärts
- mit Blick talwärts, vorwärts
- mit Anhebung des Innenskis (möglichst lange; Wechsel Vorlage- und Rücklage; Kniebeugen)
- mit verstärktem Belasten des Tal-/Bergskis/beider Ski
- mit schnellem Belastungswechsel
- mit Hochziehen der Fußsinnenseite des Bergskis und verstärktem Belasten des Fußgewölbes des Außenskis
- mit Ziehen einer Kantenspur
- mit Fahren nur über die Taillierung der Ski
- mit Zufahren auf ein Ziel
- mit Fahren bis in die Schrägfahrt
- mit Hochheben/Absenken des Bergarms/der Bergschulter
- mit Anbeugen des Bergarms und Hängenlassen des Talarms
- »Horizontfahren« (Stöcke vor dem Körper hang-parallel halten)
- mit bewusstem Ballendruck
- ohne Zug an der Ferse
- mit Wechsel von Ballen- und Fersenbelastung, Vor- und Rücklage
- mit lockerer Einstellung der oberen Skistiefelschnalle
- mit starkem Druck am Schienbein, Fußgewölbe, auf der ganzen Sohle
- mit Spannung im Gesäßmuskel
- mit geschlossenen Augen
- mit Wechsel von: Piste und Neuschnee, harte Unterlage und weicher Schnee
- mit Händen in Vorholte

- mit vor dem Körper verschränkten Armen
- Mitdrehen/Zurückdrehen des kurvenäußeren Arms
- mit ruhigem/schnellem/explosivem Aufrichten vor-hoch talwärts
- mit Aufrichten vor-hoch talwärts über dem Innenbein
- mit Aufrichten mit dem Gefühl, sich aus dem Hang fallen zu lassen
- mit Springen an Buckeln und weichem Landen, Bodenunebenheiten
- **Kurvenfahren aus der Bergstemme**
 - mit Beachten einer hohen Aufrichtposition
 - mit exakter Belastung des Talskis
 - mit deutlichem Mitverlagern des Körperschwerpunkts auf den Außenski
 - mit Aufrichten vor-hoch talwärts und dem Gefühl, sich aus dem Hang fallen zu lassen
 - mit Aufrichten vor-hoch talwärts über dem Innenbein
 - mit deutlichem »Sich-in-den-Schwung-Bewegen« beim Aufrichten vor-hoch talwärts
 - mit ruhigem/schnellem/explosivem Aufrichten vor-hoch talwärts
 - mit bewusstem Strecken des Bergbeins
 - mit schnellem Belastungswechsel
 - ohne Stockeinsatz
 - mit Markierungen für den Stockeinsatz
 - mit rechtzeitiger Vorbereitung des Stockeinsatzes
 - mit festem Stockgriff
 - mit Vorpödeln der Stockspitze nur bis zur Einstichstelle

Aufgaben nach psychischer Stimmung

verbissen	⇔	entspannt
aggressiv	⇔	softy
freudvoll, begeistert	⇔	lustlos
verkrampt	⇔	locker
kämpferisch	⇔	ängstlich
selbstbewusst	⇔	zurückhaltend
der Hang gehört mir	⇔	respektvoll
nichts erschüttert mich	⇔	mit Hemmungen
voller Glücksgefühl	⇔	deprimiert
wie ein Rennläufer	⇔	wie eine Schnecke

136

Aufgaben nach bildhafter Vorstellung

- Kurven fahren, als wollte man mit einem Messer den Hang aufritzen
- Kurven fahren, als dürfte man keinen Millimeter abrutschen
- Kurven fahren, als dürfte man keine Zeit verschenken
- Kurven fahren wie auf Schienen, Schlittschuhen
- Kurven fahren fließend wie Wellen
- Kurven fahren weich wie Sahne
- Kurven fahren wie ein springender Ball
- Kurven fahren wie ein fliegender Luftballon
- Kurven fahren wie in einem Schaukelstuhl
- Kurven fahren hart wie ein Kompressor
- Kurven fahren geschmeidig wie eine Katze
- Kurven fahren wie eine Schlange
- Kurven fahren mit »Aufblasen« der Oberschenkel bis zum Platzen
- Kurven fahren mit Bewegungen der Beine wie ein Stoßdämpfer
- Kurven fahren wie ein Riese, ein Zwerg
- Kurven fahren gleichmäßig wie eine Maschine

Wahrnehmungsaufgaben

- Kurven fahren mit Druckempfindungen an den Fußsohlen (Ballen, Ferse, Fußgewölbe, Außenkante, Außenski, Innenski)
- Kurven fahren mit Hochziehen der Fußaußenkante
- Kurven fahren mit Druckempfindungen am Schuhrand (vorne, hinten, seitlich)
- Kurven fahren mit angezogenen Zehen
- Kurven fahren mit lockeren Zehen
- Kurven fahren mit übertriebenem Rundrücken
- Kurven fahren mit Sprechbegleitung
- Kurven fahren mit Mitsingen einer rhythmisch angepassten Melodie
- Kurven fahren mit Musik
- Kurven fahren mit Anspannen und Entspannen
- Kurven fahren mit Muskeltensionen (Bauch, Rumpf, Oberschenkel, Arm, ganzer Körper)
- Kurven fahren mit lockerem/festem Stockgriff

- Kurven fahren mit bewusstem Spannungsaufbau im Steuern und Spannungsabbau in der Schwungeinleitung
- Kurven fahren mit langsamem/schnellem Spannungsaufbau
- Kurven fahren mit unterschiedlichem Spannungsauf- und -abbau
- Kurven fahren mit bewusstem Atmen (Tiefgehen – Ausatmen, Hochgehen – Einatmen; unterschiedliche Atemfrequenzen)
- Kurven fahren z. T. mit geschlossenen Augen
- Kurven fahren mit Hören auf das Fahrergeräusch
- Kurven fahren mit Fühlen des Fahrtwindes
- Kurven fahren mit Erfühlen des Herzschlages

Aufgaben über die Spuranlage

- Kurven fahren um Markierungen (Pfähle, Stangen, Föhnchen)
- Slalom
- Parallelsalom
- Riesensalom
- Kurven fahren hinter einem Partner (Abstand 1 Meter)
- Kurven fahren hinter einem Partner (Abstand 1 – 2 Schwünge)
- Kurven fahren mit Zopfflechten
- Kurven fahren in der Gruppe hintereinander
- Kurven fahren mit Steuern bis in die Hangquerfahrt
- Kurven fahren mit großem, kleinem Schwungwinkel
- Kurven fahren nahe der Falllinie
- Kurven fahren in engen Hangpassagen
- Kurven fahren über die ganze Hangbreite
- Kurven fahren in natürlichen Geländeformen
- Kurven fahren angepasst an das Gelände
- Kurven fahren in Vielseitigkeitskursen
- Kurven fahren mit weitem Vorausschauen
- Kurven fahren mit kurzer Pause nach der Hochbewegung
- Kurven fahren mit Rhythmuswechsel
- synchrones Kurvenfahren
- Geradeaus fahren in Formation

Gleichgewichtsfähigkeit verbessern

- Schussfahren in verschiedenen Körperpositionen
- Fahren mit Spurwechsel
- Fahren auf einem Bein
- Fahren mit geschlossenen Augen
- Schanzenspringen
- Schlittschuhschritt
- Bogentreten bergwärts und über die Falllinie
- Schrägfahren
- Tretorgel
- Fahren ohne Stöcke

Rhythmusfähigkeit verbessern

- akustische Rhythmusaufgaben
- Zurufe des Lehrers
- rhythmisches Mitsprechen des Schülers
- Rhythmusunterstützung durch die Gruppe
- Musik
- optische Rhythmusaufgaben
- Synchronfahren
- Spurfahren
- Markierungen

Orientierungsfähigkeit verbessern

- Spurfahren
- Schattenfahren
- Kontrastfahren
- Fahren im Stangenwald
- Fahren mit geschlossenen Augen
- Formationsfahren (2er-, 3er-, 4er- Gruppen ...)
- Zählen der vor einem Fahrenenden
- Kontrastfahren

Umstellungsfähigkeit verbessern

- Fahren mit wechselnden Aufgabenstellungen
- Kontrastfahren
- Wechsel Slalom, Riesensalom, Slalom
- Wechsel Piste – Tiefschnee, harter Schnee – weicher Schnee
- Wechsel im Gelände steil, flach; flach, steil

4.4.1 GEWÖHNUNG AN DIE BIG FOOT

Anforderungssituationen:	Lösungsmöglichkeiten:
a) Bedingungen: <ul style="list-style-type: none"> • Ebene mit geführtem, weichem Schnee und kleinen Unebenheiten; • weiche, geführte Piste, Pulverschnee; • möglichst keine harte oder vereiste Piste; • flacher oder leicht geneigter Hang. b) Inhalte: <ul style="list-style-type: none"> • Lauf- und Fangspiele; • Staffeln; • Spiele mit Bällen o. d. Gegenständen (Handschuhe, Skimütze, Frisbee); • „Spiele zum Begegnen“ ...; • Spiele zum Aufwärmen ...; • Spiele zur Ordnung ...; • Spiele zur Beweglichkeit ...; • Spiele zur Freude ...; • Spiele zur Auflockerung ...; • Spiele zum Wettfeiern ...; • Spiele zum Zeigen ...; • Spiele zur Variation skifahrerisch nutzbarer Fertigkeiten ...; • Spiele zur Vorbereitung des Liftfahrens ...; • Spiele zur Sicherheit ...; • Spiele zum Abschied“ (mod. nach JENNY/ROGGINGER 1989, 68-72; vgl. auch WOPP 1981, 115-127). 	<ul style="list-style-type: none"> • Allmähliches Gewöhnen an die Big Foot durch „ablenkende“ Spiele; • Versuche, mit Big Foot spielerisch zu gehen/laufen (langsam - schnell); • gehen/laufen mit kleinen, unbewußten Rutschphasen (individueller Rhythmus) im Rahmen von Spielen; • Einsatz erster bewußter Rutsch- und Gleitphasen, um Spielaufgaben zu lösen; • individuelles Finden der Lauf-, Rutsch- und Gleitmöglichkeiten bei Spielen; • gehen/laufen/rutschen können mit halben und ganzen Drehungen, rechts und links herum; • ausnutzen der individuellen „Lauf- und Rutsch-Möglichkeiten“ zur Erfüllung von Spielideen.

1. FÄHIGKEITSZIEL:

BIG FOOT IN SPIELEN UND GEWÖHNUNGSSITUATIONEN WIE „VERGRÖßERTE SCHUHE“ BENUTZEN KÖNNEN.

4.4.2 BIG FOOT ALS RUTSCH-, GLEIT- UND FAHRGERÄT

Nachdem in der Gewöhnungsphase an die Big Foot keine skispezifischen Inhalte auftreten sollten, werden in einem zweiten Schritt erste skitypische Fertigkeiten und Fähigkeiten geschult und gefordert: Das Rutschen/Gleiten/Fahren auf Big Foot ohne und mit Skistöcken. Beachte: Wechsel von konstanter Ausgangsposition (z. B. Üben am gleichen Hang) und konstantem Ergebnis (z. B. Fahren mit „einer Lösung“); Zentrierung auf Wahrnehmungen! Später komplex!

Anforderungssituationen:	Lösungsmöglichkeiten:
a) Bedingungen: <ul style="list-style-type: none"> • Weiche und geführte Piste; leicht abschüssiges und welliges Gelände. b) Inhalte: <ul style="list-style-type: none"> • Ohne bestimmte Zielangabe ins „Tal“ rutschen/gleiten/fahren bis zum Stillstand (z. B. „Wer rutscht am weitesten?“); • aufsteigen bis zum Ausgangspunkt (z. B. mit Hilfe von Treppen-, Halbtreppe- oder Grätensritten; das muß eigentlich nicht angesagt werden); • rutschen/gleiten/fahren (vw, rw, sw) bis zu einem angegebenen Ziel; • rutschen/gleiten/fahren (vw, rw, sw) durch einen Trichter; • durch eine Gasse rutschen/gleiten/fahren (z. B. in der Falllinie, diagonal zum Hang) und/oder mit Vertikalbewegungen (z. B. durch variierte, in der Höhe begrenzte Tore); • rutschen/gleiten/fahren (vw, rw, sw) durch gesteckte Tore (z. B. nahe der oder weiter ab von der Falllinie); • Darstellende Spiele oder Bewegungsaufgaben (z. B. „Wie ein Vogel kreiseln!“). 	<ul style="list-style-type: none"> • Individuelles beldbeiniges „Im Block“-Rutschen/Gleiten/Fahren in Schußfahrt; • In unterschiedlicher Blockstellung (geschlossen bis offen; Kontraste) quer zum Hang bis zu einem Ziel rutschen und/oder auf der Kante fahren können (Traversieren); • rückwärts in Schußfahrt und quer zum Hang „Im Block“ fahren können; • wechselndes Vorwärts- und Rückwärtsfahren durch Drehungen „Im Block“ schaffen können; • „zielendes“ Rutschen/Gleiten/Fahren bewältigen können; • leichte Gewichtsverlagerungen von rechts nach links und umgekehrt schaffen und dabei in der Falllinie bleiben können; • leichte und deutliche Gewichtsverlagerungen rhythmisch in der Falllinie oder quer zum Hang vornehmen können; • wechselseitig auf einem Bein mit Drehungen rechts und links rutschen/gleiten/fahren können.

2. FÄHIGKEITSZIEL:

AUF BIG FOOT IN JEDER POSITION UND RICHTUNG ABWÄRTS RUTSCHEN/GLEITEN/FAHREN UND WIEDER AUFSTEIGEN KÖNNEN.

4.4.3 „IM BLOCK“ AUF BIG FOOT

Beachte: Wechsel von konstanter Ausgangsposition (z. B. Üben am gleichen Hang) und konstantem Ergebnis (z. B. Fahren mit „einer Lösung“); Zentrierung auf Wahrnehmungen! Später komplex!

Anforderungssituationen:	Lösungsmöglichkeiten:
a) Bedingungen: <ul style="list-style-type: none"> • Weiche und geführte Piste; • leichtes, welliges bis mittelsteiles Gelände. b) Inhalte: <ul style="list-style-type: none"> • Schwingen (Rutschen/Gleiten/Fahren) über und um natürliche Geländeformen nach freier Wahl (vw, rw, sw); • schwingen um bzw. über vorgegebene, natürliche Geländeformen (kontrastreich und rhythmisch); • schwingen im Wechsel um und über natürliche Geländeformen (den eigenen Rhythmus suchen); • schwingen über und um natürliche Geländeformen bei vorgegebener Schwinganzahl und mit vorgegebenem Ziel; • schwingen bei o. a. Geländeformen durch Tore, Fähnchen o. d.; • schwingen mit vorgegebenen Richtungsänderungen und mit vorgegebenen Haltpunkten (z. B. Spaß-Slalom mit Stationen, die umfahren und/oder bei denen angehalten werden muß, „Menschenslalom“); • fahren neben oder hinter einem Partner; • fahren mit Partnern in vorgegebenen oder selbstgewählten Formationen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Drehen „Im Block“ aus dem Sprung-, Knie- und Hüftgelenk schaffen können; • drehen „Im Block“ mit leichtem und starkem Kippen des Körpers bzw. Anrotieren des Oberkörpers zeigen können (unterschiedliche Kurvenlage einnehmen; Belastungswechsel erfolgen in geringem und stärkerem Ausmaß); • schwaches und deutliches „auf-der-Kante-Fahren“ der Big Foot erleben können (der Druck auf den Kanten sollte gespürt werden können); • schnellen Kantenwechsel durch Kippen und Anrotieren bei großen und kleinen Radien bzw. nahe und weit ab von der Falllinie vornehmen können (schneller Wechsel der Kurvenlage, Kipp- und Rotations- und Radialtechnik); • individuelles und vorgegebenes rhythmisches Fahren auf den Kanten bei engeren und weiteren Radien auslösen können; • drehen „Im Block“ zum allmählichen oder plötzlichen Stopp schaffen können.

3. FÄHIGKEITSZIEL:

DIE BIG FOOT „IM BLOCK“ SO DREHEN UND STEuern KÖNNEN, DASS JEDE RICHTUNGSÄNDERUNG VORGEnOMMEN UND JEDERZEIT ZUM HALTEN GEkOMMEN WERDEN KANN.

Lit: Schöck, K.: Ski-ABC - Köln 1995

Anforderungssituationen:	Lösungsmöglichkeiten:
a) Bedingungen: <ul style="list-style-type: none"> Weiche, geführige Piste; flacher oder leicht geneigter Hang; später weitere Schneecarten und bis zu mittelstem Gelände. b) Inhalte: <ul style="list-style-type: none"> Schubfahren (vw, rw) in der Falllinie auf einem Bein; fahren in der Falllinie mit langsamen Belastungswechseln und deutlichen Vertikalbewegungen bis zur Streckung bzw. bis zur Hocke (evtl. mit Raum- und/oder Orientierungshilfen; z. B. durch Tore o. K.; Diagonalechnik); fahren nahe der Falllinie mit deutlichen Belastungswechseln und leichtem vorwärts-einwärts Klippen (z. B. um Tore; Diagonal-, Radialtechnik); fahren nahe und weiter ab von der Falllinie mit deutlicher Innenkantenbelastung (z. B. rhythmisch durch Tore); fahren um und über kleine Erhebungen/Buckel mit deutlichen Belastungswechseln und vorwärts-einwärts Klippen (Kurvenlage suchen); um- und überfahren vorgegebener Geländeformen mit deutlichem Belastungswechsel; befahren des Geländes bei vorgegebener Schwungfolge (z. B. im Wechsel weite und enge Radien, vorgegebene Anzahl von Schwüngen bis zu einem vorgegebenen Ziel); befahren des Geländes in unterschiedlicher Geschwindigkeit und wechselndem Rhythmus sowie mit weiten und engen befahren des Geländes in vorgegebenen oder selbst gewählten Formationen. 	<ul style="list-style-type: none"> Beim „Schwung-in-Schwung-fahren“ das Gleichgewicht schwerpunktmäßig auf jedem einzelnen Bein halten können (rechts und links; ein leichtes „in-die-Kurve-Legen“ kann die Bewegung erleichtern); die Kantenbelastung bei engen und weiten Radien, bei geringen und höheren Geschwindigkeiten variieren können (schwaches und stärkeres Aufkanten initiiert z. B. durch weit oder eng gesteckte Tore); einen deutlichen Belastungswechsel (z. B. durch Anheben des unbelasteten Skis) in langsamer und schneller Folge rhythmisch vollziehen können; Bewegungsabläufe automatisiert ablaufen lassen, um die Aufmerksamkeit auf das Gelände richten (taktisches Fahren) und auf Partner abstimmen zu können (Formationsfahren)

4. FÄHIGKEITSZIEL:

DIE BIG FOOT DURCH BELASTUNGSWECHSEL SO DREHEN UND STEUERN KÖNNEN, DASS JEDE RICHTUNGSÄNDERUNG IN BIS ZU MITTELSTEM GELÄNDE BEI UNTERSCHIEDLICHER SCHNEEBESCHAFFENHEIT VORGENOMMEN UND IN KONTROLLIERTER GESCHWINDIGKEIT SOWIE IN FORMATIONEN GEFahren WERDEN KANN.

4.4.5 SCHLITTSCHUHSCHRITTE AUF BIG FOOT

Beachte: Wechsel von konstanter Ausgangsposition (z. B. Üben am gleichen Hang) und konstantem Ergebnis (z. B. Fahren mit „einer Lösung“); Zentrierung auf Wahrnehmungen! Später komplex!

Anforderungssituationen:	Lösungsmöglichkeiten:
a) Bedingungen: <ul style="list-style-type: none"> Weiche, geführige Piste; später weiliges bis mittelsteiles Gelände. b) Inhalte: <ul style="list-style-type: none"> Langsames wechselseitiges Belasten durch relativ flach aufgesetzte und etwas nach außen gerichtete Big Foot nahe der Falllinie (evtl. mit Orientierungshilfen); Schlittschuhlauf in „Zeitlupe“; wechselseitiges Belasten mit dynamischem Wechsel durch leichtes vorwärts-einwärts Klippen nahe und weitauf von der Falllinie (Kurvenlage suchen); wechselseitiges Belasten mit dynamischem Schlittschuhschritt nach außen und deutlichem, dynamischem Wechsel auf den anderen Ski (z. B. durch einen Wettkampf); wechselseitiger, dynamischer Belastungswechsel mit Hilfe des Geländes (z. B. gegen den Hang); Folge von vorgegebenen oder selbst gewählten Belastungswechseln durch Umstellen bzw. durch Schlittschuhschritte im Gelände (z. B. Radien vorgeben). 	<p>Durch entsprechende Aufgabenstellungen (u. a. durch Kontraste) sollten die Skischüler lernen, auch Situationen zu bewältigen, die in den Grenzbereich alltäglicher Anforderungssituationen gehören: Bei zu langem bewußten oder unbewußten Verweilen auf einem Ski sollten auch unter Zeitdruck und eventueller Raumnot noch motorische Lösungsmöglichkeiten zur Verfügung stehen. Der Körper sollte durch eine starke, dynamische Bewegung in die andere Richtung gebracht werden können und die Kanten der Ski sollten greifen. Im einzelnen sollte beobachtbar sein:</p> <ul style="list-style-type: none"> Deutliches „Nach-außen-Stellen“ des belasteten Skis; deutliches „Nach-innen-Klippen“ des Oberkörpers, evtl. mit Anrotieren; deutlicher Wechsel der Belastung vom flach nach außen gestellten Ski auf dessen Innenkante und eventueller Nutzung des Gegenhangs.

5. FÄHIGKEITSZIEL:

DIE BIG FOOT DURCH SCHERSCHRITTE IN EINE NEUE RICHTUNG BRINGEN UND IN GRENZSITUATIONEN NOCH EINE RICHTUNGSÄNDERUNG DURCH KIPPEN UND UMBELASTEN DES FLACH GESTELLTEN SKIS AUF DESSEN INNENKANTE VORNEHMEN KÖNNEN.

4.5.1 GEWÖHNUNG AN EINEN BIG FOOT UND EINEN ERGO

Beachte: Wechsel von konstanter Ausgangsposition (z. B. Üben am gleichen Hang) und konstantem Ergebnis (z. B. Fahren mit „einer Lösung“); Zentrierung auf Wahrnehmungen! Später komplex!

Anforderungssituationen:	Lösungsmöglichkeiten:
a) Bedingungen: <ul style="list-style-type: none"> Weiche, geführige, relativ flache Piste b) Inhalte: <ul style="list-style-type: none"> Lauf- und Fangspiele; Staffeln; Spiele mit Bällen o. K. Gegenständen (Handschuhe, Skimütze, Frisbee o. K.); Spiele unterschiedlicher und altersgemäßer Art (vgl. auch 4.4.1); Schubfahren mit langsamen oder plötzlichen Stopps (Schwung zum Hang bzw. „brackage“); Schubfahren auf einem Bein und im Wechsel rechts - links (vw, rw); Scherschritte (Schlittschuhschritte) um Torstangen, Hindernisse o. K. Fahren nahe der Falllinie mit wechselnder Belastung der Innen- bzw. der Außenkanten (X- bzw. O-Bein-Stellung); beidbeinig bzw. einbeinig rückwärts fahren (im Wechsel). 	<ul style="list-style-type: none"> Unbewußte Einstellung der energetisch koordinativen Parameter (insb. der Kraft) auf die unterschiedlichen Möglichkeiten der Fortbewegung zur Lösung der Spielaufgaben (gehen, laufen); das Gleichgewicht bei langsam oder schnell ablaufenden Bewegungen halten und wiederherstellen können; das Gleichgewicht bei Schubfahrten und unterschiedlichem Tempo erhalten können; Schubfahrten unterschiedlichen Tempos trotz der ungleichen Ski an den Füßen plötzlich beenden zu können; Scherschritte (Schlittschuhschritte) nahe der Falllinie zu leichten Richtungsänderungen nutzen können; das unterschiedliche Kantenverhalten der Ski bei Schubfahrten kennen- und beherrschen lernen; beim beid- bzw. einbeinigen Rückwärtsfahren in (nahe) der Falllinie bleiben können.

6. FÄHIGKEITSZIEL:

MIT JE EINEM BIG FOOT UND ERGO AN DEN FÜßEN SICH FREI BEWEGEN, IN SCHUSSFAHRT (VW, RW) EIN ZIEL ERREICHEN SOWIE JEDERZEIT ZUM HALTEN KOMMEN KÖNNEN.

4.5.2 „IM BLOCK“ AUF EINEM BIG FOOT UND EINEM ERGO

Beachte: Wechsel von konstanter Ausgangsposition (z. B. Üben am gleichen Hang) und konstantem Ergebnis (z. B. Fahren mit „einer Lösung“); Zentrierung auf Wahrnehmungen! Später komplex!

Anforderungssituationen:	Lösungsmöglichkeiten:
a) Bedingungen: <ul style="list-style-type: none"> • Weiche, geführige, später auch unterschiedliche Pistenbedingungen; • relativ flache, später auch bis mittelsteile Hangneigung. b) Inhalte: <ul style="list-style-type: none"> • Fahren nahe der Falllinie mit Schwung-einleitung aus dem Sprung-, Knie-, Hüftgelenk und dem ganzen Körper (mit Orientierungshilfen, z. B. Stangen); • fahren nahe der Falllinie mit leichtem vorwärts-einwärts kippen und/oder Anrotieren (Kurvenlage suchen: Radial-, Kipp- und/oder Rotationstechnik); • fahren nahe der Falllinie mit deutlichem Kippen/Anrotieren (durch rhythmischen Wechsel der Richtungsänderungen kann die Grobrichtung „Falllinie“ gut eingehalten werden); • fahren „Schwung-in-Schwung“ ohne Schräg- und Schußfahrt mit unterschiedlichen Radien und bei verschiedenen Hangneigungen; • fahren bei unterschiedlichen Pistenbedingungen und Nutzung der natürlichen Geländeformen für Schwünge; • fahren von Schwüngen bei vorgegebener bzw. frei gewählter Anzahl der Schwünge in jedem Gelände. 	<ul style="list-style-type: none"> • Mit je einem Big Foot und Ergo (im Wechsel rechts und links) leichte und später größere Richtungsänderungen nahe der Falllinie vornehmen können; • Kipp- und Rotationsbewegungen bewußt und später unbewußt zur Schwung-einleitung nutzen können; • den Kantengriff von Big Foot und Ergo bei unterschiedlicher Kurvenlage zeigen können; • Hangneigungen und Pistenbedingungen zum „Schwung-in-Schwung-Fahren“ ausnutzen können; • vorgegebene (z. B. in Formationen) und selbst gewählte Schwungfolgen rhythmisch fahren können.

7. FÄHIGKEITSZIEL:

MIT EINEM BIG FOOT UND EINEM ERGO DURCH „IM BLOCK“-BEWEGUNGEN BEI UNTERSCHIEDLICHEN PISTENBEDINGUNGEN UND HANGNEIGUNGEN SICHER RICHTUNGSÄNDERUNGEN VORNEHMEN UND „SCHWUNG-IN-SCHWUNG“ FAHREN KÖNNEN.

Anforderungssituationen:	Lösungsmöglichkeiten:
a) Bedingungen: <ul style="list-style-type: none"> • Weiche, geführige Piste, später auch andere Schneecarten; • zunächst relativ geringe, später auch mittelsteile und weilige Hangneigung. b) Inhalte: <ul style="list-style-type: none"> • Fahren in der Falllinie mit Belastungswechseln - fahren auf einem Bein; • fahren nahe der Falllinie mit deutlichem Belastungswechsel und leichtem vorwärts-einwärts kippen (z. B. initiiert durch gesteckte Stangen); • fahren nahe der Falllinie mit deutlichem Belastungswechsel durch Umkanten und deutlichem Kippen/Anrotieren (Kurvenlage suchen, evtl. mit Orientierungshilfen); • fahren nahe der Falllinie mit deutlichem Belastungswechsel durch Diagonalebewegungen (es erfolgt schnelles Umkanten); • rhythmischer „Schwung-in-Schwung-Fahren“ nahe und weiltab der Falllinie (kleine und große Radien); • fahren „Schwung-in-Schwung“ unter Nutzung der natürlichen Geländeformen und/oder vorgegebener Zielpunkte; • fahren rückwärts nahe der Falllinie mit deutlichen Belastungswechseln; • fahren rückwärts mit deutlichen Belastungswechseln und ausfahren der jeweiligen Radien der Ski; • wechselnd vorwärts und rückwärts fahren durch Ausfahren der Skiradien; • fahren in Formation. 	<ul style="list-style-type: none"> • Durch Gewichtsverlagerung von einem auf den anderen Ski in der bzw. nahe der Falllinie fahren können; • durch Kipp-, Rotations- und Diagonalebewegungen einen schnellen Kantenwechsel vornehmen können; • die Rutschphasen vor allem auf dem Big Foot zu reduzieren und deutlich auf den Kanten fahren können; • langsames und schnelles Tempo, enge und weite Radien rhythmisch nach Vorgabe (selbst- oder fremdbestimmt) bewältigen können; • verschiedene Hangneigungen und Pistenbedingungen rhythmisch und sicher mit Hilfe von kaum wahrnehmbaren und deutlichen Belastungswechseln befahren können; • rückwärts fahren und leichte Richtungsänderungen nahe der Falllinie vornehmen können; • wechselnd vorwärts und rückwärts fahren können durch Ausfahren der Skiradien; • in Formation fahren können.

8. FÄHIGKEITSZIEL:

MIT EINEM BIG FOOT UND EINEM ERGO DURCH DEUTLICHE UMSTEIFEBEWEGUNGEN UNTERSCHIEDLICHE PISTENBEDINGUNGEN UND VERSCHIEDENE HANGNEIGUNGEN SICHER BEWÄLTIGEN UND „SCHWUNG-IN-SCHWUNG“ FAHREN KÖNNEN.

4.6.1 GEWÖHNUNG AN DEN ERGO

Beachte: Wechsel von konstanter Ausgangsposition (z. B. Üben am gleichen Hang) und konstantem Ergebnis (z. B. Fahren mit „einer Lösung“); Zentrierung auf Wahrnehmungen! Später komplex!

Anforderungssituationen:	Lösungsmöglichkeiten:
a) Bedingungen: <ul style="list-style-type: none"> • flacher, geführiger Hang; • später auch verschiedene Pistenbedingungen und Hangneigungen (bis mittelsteil). b) Inhalte: <ul style="list-style-type: none"> • Spiele zur Gewöhnung (vgl. auch 4.4.1 und 4.5.1); • fahren in der Falllinie (vw, rw mit Hilfen-angegebene Ziele, Gassen); • fahren in der Falllinie abwechselnd auf beiden Innen- bzw. Außenkanten; • fahren nahe der Falllinie mit leichtem „Zur-Seite-Kippen“ rechts bzw. links; • fahren nahe der Falllinie mit Wechsel der Belastung vom rechten auf das linke Bein und umgekehrt (bis zum Abheben des unbelasteten Skis); • Scherschritte (Schlittschuhschritte) nahe und weiltab der Falllinie (z. B. um Stangen oder Hindernisse). 	<ul style="list-style-type: none"> • Schuß fahren können, ohne die Falllinie zu verlassen; • nahe der Falllinie mit leichten Richtungsänderungen Schuß fahren können; • aus der Schußfahrt mit leichtem „in-die-Kurve-Logen“ zum Stand kommen können; • nahe der Falllinie „im Block“ und mit deutlichen Belastungswechseln (Beinwechsel) fahren können; • bei unterschiedlichen Hangneigungen und Pistenverhältnissen aus der Schußfahrt zum Halten kommen können; • durch Scher-/Schlittschuhschritte die Taillierung der Ski erfahren und sie für leichte und deutliche Richtungsänderungen nutzen können.

9. FÄHIGKEITSZIEL:

MIT DEN ERGO SICHER IN DER FALLLINIE FAHREN UND ANHALTEN SOWIE DIE BESONDEREN EIGENSCHAFTEN DIESER SKI FÜR LEICHTRE RICHTUNGSÄNDERUNGEN NAHE DER FALLLINIE NUTZEN KÖNNEN.

4 ANFÄNGER - LEHRWEG „BIG FOOT - ERGO - ALPINSKI“

4.6.2 „IM BLOCK“ AUF ERGO

Beachte: Wechsel von konstanter Ausgangsposition (z. B. Üben am gleichen Hang) und konstantem Ergebnis (z. B. Fahren mit „einer Lösung“); Zentrierung auf Wahrnehmungen! Später komplex!

Anforderungssituationen:	Lösungsmöglichkeiten:
<p>a) Bedingungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Zunächst leicht geneigter Hang, geführter Schnee; später auch verschiedene Pistenbedingungen und Hangneigungen (bis mittelsteil). <p>b) Inhalte:</p> <ul style="list-style-type: none"> Fahren nahe der Falllinie mit Schwungauslösung aus Sprung-, Knie-, Hüftgelenk oder dem ganzen Körper und leichtem vorwärts-einwärts Klippen/Anrotieren (Kurvenlage suchen, Orientierungshilfen; eine größere Bewegungsamplitude des Körpers wird verlangt); Ergo auf die Kante setzen durch deutliches Klippen bzw. Anrotieren vorwärts-einwärts (Orientierungshilfen werden enger gesetzt); fahren mit Hilfe von Kipp- bzw. Rotationsbewegungen über und um natürliche „Erhebungen“/Buckel; fahren mit vorgegebener oder selbst benannter Anzahl von Schwüngen bis zu einem Zielpunkt; fahren „Schwung-in-Schwung“ unter Nutzung natürlicher Geländehilfen; fahren vor und hinter einem Partner (synchron und asynchron); fahren in Formation bei geeignetem Gelände. 	<ul style="list-style-type: none"> Nähe der Falllinie durch Wechsel der Kurvenlage Richtungsänderungen vornehmen können; langsame und schnelle Wechsel des Kanteneinsatzes (Umkanten) durch Kipp- und/oder Rotationsbewegungen fahren können; natürliche Geländeformen (z. B. Buckel) erkennen und für rhythmisches Fahren nutzen können; Schwungfolgen mit verschiedenen und wechselnden Radien fahren und jederzeit beenden können; Schwungfolgen nach vorgegebenen (z. B. in Formationen) oder selbst gewählten Rhythmen fahren können.

10. FÄHIGKEITZIEL:

MIT ERGO DURCH KIPP- UND ROTATIONSBEWEGUNGEN „IM BLOCK“ RICHTUNGSÄNDERUNGEN BEWUSST VORNEHMEN, ANHALTEN UND VERSCHIEDENE SCHNEEARTEN UND GELÄNDEFORMEN SICHER BEWÄLTIGEN KÖNNEN.

4.6.3 BELASTUNGSWECHSEL AUF ERGO

Anforderungssituationen:	Lösungsmöglichkeiten:
<p>a) Bedingungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Zunächst flache, glatte, geführte Piste; später auch schwierigere Pistenbedingungen bei bis zu mittelsteiler Hangneigung. <p>b) Inhalte:</p> <ul style="list-style-type: none"> Fahren in der Falllinie mit geringem und deutlichem Belastungswechsel - Einbeinfahren; fahren nahe der Falllinie mit deutlichem Belastungswechsel (unbelastetes Bein anheben) und leichtem vorwärts-einwärts Klippen bzw. Anrotieren (Kurvenlage suchen, evtl. mit Orientierungshilfen); fahren mit schnellen, deutlichen Belastungswechseln durch Klippen/ Anrotieren (Orientierungshilfen sollten enger gesteckt sein); fahren nahe der Falllinie mit langsamen, dann schnellen Belastungswechseln mit Hilfe von Diagonalbewegungen (z. B. mit Orientierungshilfen); fahren nahe und weitab von der Falllinie mit Klippen/Anrotieren bzw. Diagonalbewegungen mit vorgegebenen oder frei gewählten Geländehilfen; fahren mit vorgegebener Anzahl von Schwüngen bis zu einem Ziel; „Schwung-in-Schwung-Fahren“ situationsangepasst im Gelände (bis mittelsteil); fahren vor und hinter einem Partner (synchron und asynchron); fahren in Formation(en) in geeignetem Gelände 	<ul style="list-style-type: none"> Kaum wahrnehmbare und deutliche Belastungswechsel (Umsteigen) bei sicherer Beibehaltung des Gleichgewichts zeigen können; allmähliches und schnelles Klippen/Anrotieren vorwärts-einwärts sicher und rhythmisch zu vorgegebenen (notwendigen) oder selbst gewählten Richtungsänderungen einsetzen können; langsame und dynamische Diagonalbewegungen mit Vorwärts-einwärts-Klippen zu Richtungsänderungen nutzen können; unterschiedliche Geländehilfen für Belastungswechsel erkennen und für rhythmisches Fahren einsetzen können; verschiedene Hangneigungen und Pistenverhältnisse in beherrschtem Tempo sicher bewältigen können; vorgegebene (z. B. in Formationen) und selbstgewählte Schwungfolgen rhythmisch fahren können.

11. FÄHIGKEITZIEL:

MIT ERGO DURCH BELASTUNGSWECHSEL DIE EIGENSCHAFTEN DER SKI OPTIMAL NUTZEN UND IN GEEIGNETEM GELÄNDE BEI VERSCHIEDENEN SCHNEEARTEN BELIEBIGE RICHTUNGSÄNDERUNGEN VORNEHMEN KÖNNEN.

4.7.1 GEWÖHNUNG AN EINEN ERGO UND EINEN ALPINSKI

Die Anforderungssituationen und die entsprechenden motorischen Lösungsmöglichkeiten wiederholen sich im wesentlichen. Das sollte auch so sein, da die zu erlernenden koordinativen Fähigkeiten sich in verschiedenen Situationen bewähren müssen und von den unterschiedlichen Skitypen variabel „gefordert“ werden.

Beachte: Wechsel von konstanter Ausgangsposition (z. B. Üben am gleichen Hang) und konstantem Ergebnis (z. B. Fahren mit „einer Lösung“); Zentrierung auf Wahrnehmungen! Später komplex!

Anforderungssituationen:	Lösungsmöglichkeiten:
<p>a) Bedingungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Zunächst leicht abfallende, glatte Piste; später alle Schnee- und Pistenbedingungen (bis mittelsteil). <p>b) Inhalte:</p> <ul style="list-style-type: none"> Schubfahrten in verschiedenen Positionen (z. B. Elform, Monoposto etc.) mit Abschwüngen; Schubfahrten in „Rennposition“ mit leichten Richtungsänderungen (evtl. mit Gelände- und/oder Orientierungshilfen/ Stangen); Einbeinfahren in der Falllinie (re/li); Wechsel des Einbeinfahrens abwechselnd rechts und links nahe der Falllinie; Wechsel der Ski vom rechten zum linken Bein bzw. umgekehrt; Scher-/Schlittschuhschritte nahe und weitab der Falllinie. 	<p>Auch die motorischen Lösungsmöglichkeiten werden den bisher erwähnten und den folgenden ähnlich sein. Man sollte jedoch auf alle Fälle beim Umstieg auf unterschiedliche Skitypen, vor allem wenn zwei verschiedene Skitypen gleichzeitig gefahren werden, eine Gewöhnungsphase mit leichten Aufgaben einschleiben. Das fördert das Sicherheitsbewusstsein der Skifahrer und minimiert gleichzeitig das Verletzungsrisiko.</p> <ul style="list-style-type: none"> Bei Schubfahrten beide Ski Dach auf dem Schnee halten und abschwüngen können; bei Schubfahrten und dem Wechsel von einem auf den anderen Ski die Falllinie einhalten können; durch Scher-/Schlittschuhschritte die unterschiedlichen Eigenschaften der Ski erkennen und sie einsetzen können; bei Fahrten mit Wechsel des belasteten Skis die Wirkung der unterschiedlichen Kanten (der Alpinski rutscht manchmal weg) für leichte Richtungsänderungen nahe der Falllinie nutzen können.

12. FÄHIGKEITZIEL:

MIT JE EINEM ERGO UND ALPINSKI AN DEN FÜßEN SICHER IN DER FALLLINIE FAHREN UND ANHALTEN SOWIE DIE UNTERSCHIEDLICHEN EIGENSCHAFTEN DIESER SKI FÜR LEICHTE RICHTUNGSÄNDERUNGEN NAHE DER FALLLINIE NUTZEN KÖNNEN.

4 ANFÄNGER-LEHRWEG „BIG FOOT - ERGO - ALPINSKI“

4 ANFÄNGER-LEHRWEG „BIG FOOT - ERGO - ALPINSKI“

4.8.2 „IM BLOCK“ AUF ALPINSKI

Beachte: Wechsel von konstanter Ausgangsposition (z. B. Üben am gleichen Hang) und konstantem Ergebnis (z. B. Fahren mit „einer Lösung“); Zentrierung auf Wahrnehmungen! Später komplex!

4.8.3 BELASTUNGSWECHSEL AUF ALPINSKI

Beachte: Wechsel von konstanter Ausgangsposition (z. B. Üben am gleichen Hang) und konstantem Ergebnis (z. B. Fahren mit „einer Lösung“); Zentrierung auf Wahrnehmungen! Später komplex!

Anforderungssituationen:	Lösungsmöglichkeiten:
<p>a) Bedingungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zunächst weiche, geführige Piste bei leicht geneigtem Hang; • später auch alle Pistenbedingungen und Hangneigungen; • unpräpariertes Gelände, Buckelpiste. <p>b) Inhalte (vgl. auch 4.6.2):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fahren in der Falllinie mit Orientierungshilfen; • fahren nahe der Falllinie mit Schwungauslösung „im Block“ und leichtem vorwärts-einwärts-Kippen bzw. Anrotieren (Kurvenlage suchen, evtl. mit Orientierungshilfen); • Ski auf die Kante setzen durch deutliches Kippen bzw. Anrotieren (Radialtechnik; engeres Setzen der Orientierungshilfen); • fahren nahe der Falllinie mit Richtungsänderungen durch Winkelspringen (vgl. DVS 1993, 54ff.); • fahren mit Hilfe von Kipp-, Rotationsbewegungen oder Winkelspringen über und um natürliche „Erhebungen“/Buckel; • fahren mit vorgegebener oder selbst bestimmter Anzahl von Schwüngen bis zu einem Zielpunkt; • fahren „Schwung-in-Schwung“ unter Nutzung natürlicher Geländehilfen; • fahren vor oder hinter einem Partner (synchron und asynchron) sowie • fahren in Formation. 	<ul style="list-style-type: none"> • „Im Block“ leichte Richtungsänderungen durch Drehen des „Systems Körper/Ski“ aus dem Sprung-, Knie-, Hüftgelenk oder der Körpermitte vornehmen können; • fahren „im Block“ und leichte Richtungsänderungen wechselweise durch Rutschen und „Auf-der-Kante-fahren“ einleiten können (Kontraste); • die Eigenschaften (Taillierung) der Alpinski durch Flachstellen und „Auf-die-Kante-Setzen“ erkennen und situationsgerecht einsetzen können; • natürliche Geländeformen für Richtungsänderungen nutzen können; • durch Winkelspringen plötzliche Richtungsänderungen vornehmen können; • Richtungsänderungen durch situationsangepasste Lösungsmöglichkeiten auslösen können (Block-, Kipp-, Rotations-, Diagonal- oder Radialtechniken); • rhythmisches Fahren bei verschiedenen Hangneigungen und Pistenverhältnissen zeigen können; • in Formation fahren können.

16. FÄHIGKEITSZIEL:

MIT ALPINSKI „IM BLOCK“ RICHTUNGSÄNDERUNGEN NAHE UND WEITAB VON DER FALLLINIE UND BEI UNTERSCHIEDLICHEN PISTENBEDINGUNGEN UND HANGNEIGUNGEN SICHER UND GEZIELT VORNEHMEN KÖNNEN.

Anforderungssituationen:	Lösungsmöglichkeiten:
<p>a) Bedingungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zunächst flache, glatte, geführige Piste; • später auch schwierige Pistenbedingungen bis zu steiler Hangneigung und unpräpariertes Gelände, Buckelpiste. <p>b) Inhalte (vgl. auch 4.6.3):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fahren in der Falllinie mit geringem und deutlichem Belastungswechsel (wenig belastetes Bein auf dem Schnee lassen, unbelastetes Bein anheben); • fahren nahe der Falllinie mit deutlichem Belastungswechsel und leichtem Vorwärts-einwärts-Kippen bzw. Rotieren (Kurvenlage suchen, evtl. mit Orientierungshilfen); • fahren mit schnellen, deutlichen Belastungswechseln durch Kippen/Anrotieren (Radialtechnik; Orientierungshilfen enger gesteckt); • fahren nahe der Falllinie mit langsamen, dann schnellen Belastungswechseln mit Hilfe von Diagonalbewegungen; • fahren nahe und weitab der Falllinie mit Kipp-, Rotations- oder Diagonalbewegungen mit vorgegebenen oder frei gewählten Geländehilfen; • fahren mit vorgegebener Anzahl von Schwüngen bis zu einem angegebenen Ziel; • „Schwung-in-Schwung-Fahren“ situationsangepasst im Gelände; • fahren vor oder hinter einem Partner; • fahren in Formation(en) in geeignetem Gelände 	<ul style="list-style-type: none"> • Die Wirkung von geringem und deutlichem Belastungswechsel erkennen und für Richtungsänderungen nahe und weitab der Falllinie nutzen können; • das Rutschen flach gestellter Ski („gegen“ die Ski und ihre Taillierung) sowie das „Fahren-auf-der-Kante“ („mit“ den Ski und ihrer Taillierung) für die Steuerung bei Richtungsänderungen bewußt einsetzen können; • bei langsamen und schnellen Belastungswechseln die entsprechenden Möglichkeiten situationsgerecht anwenden können (Kipp-, Rotations-, Diagonal- und Radialtechniken); • Geländehilfen und Pistenverhältnisse mit den motorischen Lösungsmöglichkeiten sinnvoll und rhythmisch kombinieren können; • motorische Lösungsmöglichkeiten kontrastreich und rhythmisch in Formationen einbringen und mit Partner(n) fahren können

17. FÄHIGKEITSZIEL:

AUF ALPINSKI MIT HILFE VON BELASTUNGSWECHSELN SICHER UND GEZIELT RICHTUNGSÄNDERUNGEN BEI UNTERSCHIEDLICHEN PISTENBEDINGUNGEN UND HANGNEIGUNGEN VORNEHMEN KÖNNEN.

Skitechnische Merkmale (Auswahl) und passende Aufgabenstellungen

- Dem Kurvenverlauf angepasste rhythmische Bewegungen sowie sportlich, dynamisch und fließende Fahrweise.
- Wie und warum?
 - Effizienter und zyklischer Bewegungsablauf
 - Grundposition erforderlich
 - Anpassen an sich ständig ändernde Bedingungen
 - unnötige Belastungsspitzen vermeiden
 - Bewegungspräzision gewährleisten
 - Dynamik steigern
 - Ästhetik

Anfänger:
alle Rhythmisierungsaufgaben, alle Aufgaben die Bewegungsbereitschaft provozieren (Spiele, Wettkämpfe, ...), Fahrten mit zählen (1-5 pro Kurve), Atmung mit Kurvenfahrt koppeln, Stockeinsatz als Taktgeber nehmen, ...

Fortgeschrittener/Köner:
alle Rhythmisierungsaufgaben, alle Aufgaben die das Ausreizen der Bewegungsspielräume (TURI) erfordern, Geländefahrten im Tiefschnee, Sulzschnee, Wellen, Buckel, ..., Slalom und/oder RS mit rhythmischen Richtungstoren, Synchronfahrten – auch gegengleich, Kurvenfahren in engeren bzw. engen Korridoren, Belgischer Kreisel (Wechsel nach 5, 6, ..., 10 Kurven), rhythmische Richtungstore, ...

- Der Körperschwerpunkt bewegt sich zum Kurvenwechsel nach vorne.
- Wie und warum?
 - Mittige Skibelastung sicherstellen durch Angleichen an Flach-Stell-Situation im Kurvenverlauf
 - Überlagerung mit Kurveneinwärtsbewegung führt zu einer Skidrehung
 - Bewegung nach oben schafft Raum zum Umkanteten
 - Steuereigenschaft der Ski optimal nutzen
 - Bewegungsbereit bleiben
 - Schneewiderstand suchen, aufbauen, ...

Anfänger:
Zwei Fahrer sind mit zwei Slalomstangen verbunden, Hintermann schiebt den Vordermann um die Kurve, oder Vordermann zieht den Hintermann um die Kurve (= Kutschfahrt), ...

Fortgeschrittener/Köner:
Bei Kurvenwechsel Stöcke von Innenhand zur Innenhand hinter dem Rücken wechseln (oder auch von Außenhand zu Außenhand), ..., Kurvenfahren über Dach – Skischaufeln halten Bodenkontakt, „Brustschwimmen“, „Kraulen“, „Baggern“, „Basket-Ball-3er-Wurf“, Abspringen zum Kurvenwechsel und „auf Schaufeln“ landen (= Delphin), „Ski unter Körper ziehen“, ...

- Die Bewegungen werden aus den Beinen initiiert.
- Wie und warum?
 - Sprunggelenk spielt trotz geringem Bewegungsumfang eine wesentliche Rolle für die Position über dem Ski
 - Oberkörper bleibt stabil und dient der Belastung
 - kurzer Hebel! Sprunggelenk ist dem Ski am Nächsten
 - schnelle Regulation möglich

Anfänger:
Schussfahrt, Pflugbogenfahrt, Kurvenfahrt mit Vor-Rückbewegungen (wackeln-der-Baum-im-Wind, ...), ... mit Hoch-Tiefbewegungen (Zwerg-Riese, ...), Schlittschuhschritt, Bogentreten, Springen, Schanzen, Wellenbahn, Tretorgel, ...

Fortgeschrittener/Köner:
Kurvenfahrt mit Vor-Rückbewegungen, ... mit Hoch-Tiefbewegungen, Springen, Schanzen, Wellenbahn, Tretorgel, ..., Belastungswechsel deutlich sichtbar ausführen, mit Schrittbewegung (= Umsteigen), „Bergstemme“, „schnellendes Umsteigen“, Vordermann gibt Spur mit unterschiedlicher Anlagen vor, Hintermann fährt nach, in langen bis kurzen Abständen, Buckelpiste/Wellenbahn mit Bodenkontakt der Ski befahren, ...

- Druckaufbau so früh wie möglich auf der Innenkante des neuen Außenski.
- Wie und warum?
 - hochwertige Kurvenqualität erreichen
 - Schneewiderstand erzeugen, Druck aufbauen, dass die Ski die Richtung ändern
 - danach Ausreizen des Materials möglich
 - Gleichgewicht stabilisieren, Außenski bietet Reserve nach innen
 - Belastungswechsel entsprechend (=unterlagenabhängig) rechtzeitig beginnen
 - Tempoverlust minimieren
 - Veränderung der Spuranlage früh und jederzeit möglich

Anfänger:
Pflugkurven, Pflugkurven mit „gestrecktem Außenbein“, Pflugkurven mit Innenbein anheben, ...

Fortgeschrittener/Köner:
Kurvenfahrten mit Ausstemmen des Bergski auf die neue Außenkante aus hoher Körperposition, Kurvenfahrten mit dynamischen Belastungswechsel, „Pedalofahren“, Fahren von Außenski zu Außenski, Innenski anheben, „schnellendes Umsteigen“, „mit Fahrrad Passstraße bergab und Pedale entsprechend ausrichten“, „Wiegetritt bergauf“, Bergstemme in verschiedenen Variationen, ...

- Die Knie und das Becken werden seitwärts in Richtung Kurvenmitte ohne Verwindung bewegt.
- Wie und warum?
 - Beinen, Feinregulation durch Fuß- und Kniegelenk
 - Innenbein wird stärker gebeugt, natürliche Schrittstellung
 - Becken wird seitwärts verschoben, „Parallelität“ der Achsen bleibt erhalten
 - Große Kurvenkräfte können aufgenommen werden
 - schneller Wechsel möglich
 - Spur und Radius kann gehalten bzw. unterschritten werden

Anfänger:
Pflugkurven mit Oberkörperausgleichsbewegung, ...

Fortgeschrittener/Köner:
Kurvenfahrten mit breiter Ski- und Beinstellung (= Voraussetzung für Belastungsempfinden Innen und Außen), „Durchs Fenster schauen“, „Kellnerschwung“, „Superman“, Kurvenfahren mit Stöcke in Vorhalte, Kurvenfahrt mit über Innenski Aufrichten und dann Kurvenwechsel, in Kurvensteuerung Innenski nach vorne schieben, ...

- Der Oberkörper gleicht aus, um optimal zu belasten.
- Wie und warum?
 - Ausgleichsbewegung vor und seitwärts, taloffene Position des Oberkörpers
 - Ausgleichsbewegung passt sich an Beine an und reguliert Belastung innen - außen
 - Oberkörperposition dient zur Vorbereitung auf die nächste Kurve
 - Nutzen von Drehspannungen
 - Führungsdominanz des Außenski gewährleisten
 - Körperschwerpunkt bleibt näher an der Standfläche

Anfänger:
Pflugkurven mit „ruhigem“ oder „stabilen“ Oberkörper, „Kellnerschwung“, ...

Fortgeschrittener/Köner:
„Ampelmann“ (mit Skistecken und Arme), Innenhand nach vorne halten und Außenhand in Hüfte stemmen (=Superman), während Kurvenfahrt ins Tal schauen (= Fenster), ...

Text: Holzmann Mix, Brunner Micha



Fotos: DSLV, Mayer Michael

Kapitel	Thema	Schwerpunkt	Kernaussage
Aufgaben-experte			Aufgaben werden nicht nach einem fixierten Schema ausgewählt, sondern situativ angewählt
	Grundsätze der Aufgabenstellung		Bewusstes und zielorientiertes Auswählen der Aufgaben führt zu einem erfolgreichen und abwechslungsreichen Unterricht
	Aufgabentypen	<ul style="list-style-type: none"> - Technikaufgabe: Funktionsaufgabe, Verlaufsaufgabe, Resultatsaufgabe, Vermeidungsaufgabe - Probier- und Experimentieraufgabe - Variations- und Kontrastaufgabe - Situations- und Geländeaufgabe: Übungsreihe, Girlande, Fächer, Geländeformen, Abfahrt - Empfindungsaufgabe: Rhythmusaufgabe, Synchron- und Formationsaufgabe, Imitationsaufgabe, Sensibilisierungsaufgabe, Aufgaben nach psychischer Stimmung, - Spiel und Wettbewerbsaufgabe 	
	Grundsätze zum Korrigieren		Korrektur = wesentl. Baustein
Bewegungs-experte	Grundfunktion	Kanten, Belasten, Drehen	Kanten, Belasten, Drehen müssen erfüllt sein, um Ski-, Snowboard fahren zu können
		Aktionen	Bewegungen erfüllen die Grundfunktionen
	Grundvoraussetzung	Körperposition	Position, die dafür sorgt, dass Aktionen, die zur Erfüllung der Grundfunktionen gemacht werden, optimal ausgeführt werden können
Basisunterricht	Unabhängbare Voraussetzungen	Grundlagen	Erst Geradeausfahren und sich sicher fühlen; Inhalt: Sicherheit, Anhalten, Liftfahren
	Geradeausfahren - Gleiten	<ul style="list-style-type: none"> - Körperlagen und Körperstellungen erfahren - Das Gerät führen können - Gleiten optimieren - Arme als Stabilisator und Bewegungshilfe einsetzen 	Über Aufgabenkomplexe das Geradeausfahren entwickeln
	Kurvenfahren nahe der Falllinie	<ul style="list-style-type: none"> - Auf- und Umkanten lernen - Auf- und Umkanten rhythmisieren 	Über Aufgabenkomplexe erste Richtungsänderungen entwickeln
	Ausgeprägteres Kurvenfahren	<ul style="list-style-type: none"> - Aktionen intensivieren - Belastung und Belastungswechsel sicher ausführen - Drehen einbeziehen 	Über Aufgabenkomplexe die Abweichung von der Falllinie erhöhen
	Methodische Alternativen	<ul style="list-style-type: none"> - über parallel - über Schrägfahren - über Pflug 	Unterschiedliche Situationen fordern unterschiedliches Vorgehen. Völlige Durchlässigkeit aller methodischen Möglichkeiten soll gewährleistet und praktiziert werden können.
Spezielle Situationen entwickeln sich aus der gleichen Basis, Bewegungen werden an die Situation angepasst			
	Springen und Experimentieren: air und style	<ul style="list-style-type: none"> - Air - springen - Style - experimentieren 	Vielfältiges und modernes Lernen erfordert Kreativität

Bspartenforum

Kapitel	Thema	Schwerpunkt	Kernaussage
Fortsetzung Basisunterricht	Carven auf Autobahnen	<ul style="list-style-type: none"> - Die Wirkung des Kantens erfahren - Sich gedulden lernen - Kurvenlage steigern - Den Kurvenwechsel betonen - Carven in spielerischer, selbstgeplanter Form 	Carven, das Fahren auf der Kante von Anfang an
	Fahren im steilen Gelände	<ul style="list-style-type: none"> - Gewöhnen an steileres Gelände - Das Drehen intensivieren - Richtige Bewegungsausführung 	Das Anspruchsniveau einzelner Faktoren steigern. Die Vielfalt der Situationen lassen nur Empfehlungen zu, keine bis ins Detail festgeschriebenen Verlaufsbeschreibungen.
	Fahren über wellige Pisten	<ul style="list-style-type: none"> - Gewöhnen an welliges Gelände - Spur- und Tempowahl - Richtige Bewegungsausführung 	Flexible Anwendung der Grundfunktionen. Allgemeine Fähigkeiten notwendig (Aktionen, Bewegungsrhythmus, Spur und Tempo variieren, schnell reagieren)
	Fahren über glatte bis eisige Pisten	<ul style="list-style-type: none"> - Gewöhnen an glatte, eisige Pisten - Richtige Spur- und Tempowahl - Richtige Bewegungsausführung 	Zentrale, stabile Körperposition Aktives, schnelles und sicheres Agieren und Reagieren
	Fahren in tieferem Schnee	<ul style="list-style-type: none"> - Gewöhnen an tieferen Schnee - Richtige Spuranlage und Tempowahl - Situativ richtige Bewegungsausführung - Mehrfach anspruchsvolle Aufgaben 	Gespür für Schnee, Bewegungen und Positionen entwickeln
	Schonendes und komfortables Fahren	<ul style="list-style-type: none"> - An wen richtet sich dieses Kapitel? - Warum schonendes und komfortables Fahren? - Das Kurvenfahren variieren und den Körper zielgerichtet einsetzen - durch Rhythmus ökonomisieren - Körperwahrnehmung und Körpererfahrung steigern - Körperbelastung erkunden 	Entwicklung einer den individuellen Voraussetzungen angepassten Fahrweise. Belastungen auf Gelenke und Kreislauf erkennen lernen und an die individuellen Voraussetzungen anpassen.
Organisations-experte	Aufstellungs- und Organisationsformen	<ul style="list-style-type: none"> - Aufstellungsform - Organisationsform 	Organisation orientiert sich am Unterrichtsziel. Organisation muss einfach sein. Organisation kann den Unterricht abwechslungsreich gestalten.
	Organisation vor dem Unterricht	<ul style="list-style-type: none"> - Kursgruppe - Skigebiet - Hilfsmittel 	Organisation ist abhängig vom Können der Gruppe. Organisation soll nicht spürbar sein.
	Organisation im Unterricht	<ul style="list-style-type: none"> - Anfängerunterricht - Mit der Gruppe auf der Piste - Mit der Gruppe abseits der Piste 	Organisation muss einen sicheren Unterricht gewährleisten. Organisation bestimmt die Intensität des Unterrichts.
	Organisation um bestimmte Ziele zu erreichen	<ul style="list-style-type: none"> - Wie erreiche ich hohe Übungsintensität? - Wie kann ich das Lernen unterstützen? 	Die richtige Organisation zum richtigen Zeitpunkt, zur richtigen Aufgabenstellung, zum passenden Gelände und passend zur Gruppe

Bspartenforum

Walter Kuchler

Vom Außenski zum Innenski Wege und Schwünge

Überlegungen

Die Außenskibelastung ist seit Ende der 80-er Jahre kein Dogma mehr. Zunächst ist an deren Stelle eine beidbeinige Belastung getreten. Seit drei Jahren sieht man im Rennlauf mehr und mehr das Innen-Anschneiden. Im Lehrplan SPORTS ist dies Technik bereits 1995 beschrieben worden. Vor allem das Innenanschneiden darf nicht mit den alten Innenski-Schwüngen verwechselt werden.

Für die guten skitechnischen Möglichkeiten des Innenskifahren sprechen manche Formen des Trickskifahrens. Außerdem lässt der anatomische Befund für die Dreh- und Reaktionsmöglichkeiten des Beines gute Voraussetzungen vermuten. Das im Knie gebeugte Bein lässt sich nach Innen (zum anderen Bein hin) um durchschnittlich 13 Grad, nach Außen (in den Schwung hinein also) um durchschnittlich 30 Grad drehen.

Für eine systematische Behandlung des Themas kann mit fortgeschrittenen Skifahrer ein Programm über bekannte Fahr- und Schwungformen durchgespielt werden, bei denen entweder die Außenskibelastung oder die beidbeinige Belastung oder das Innenanschneiden und das durchgehende Innenfahren bewusst werden.

Außenbelastungen

- * Schrägfahrten auf Talski
- * Rotationsschwung
- * Beinspieltechnik Hochschwung
- * Umsteigeschwung Bergstemme
- * Umsteigeschwung Talstemme

Beidbeinige Belastungen

- * Klassisches Breitwedeln
- * Moderates Racecarven
- * Moderates Snowcarven

Innenbelastungen

- * Schrägfahrten auf Bergski
- * Reine klassische Innenski-Schwünge
- * Snowcarven mit starker Innenlage

- * Skatecarven mit Innen-Anschneiden
 - ** als Schunkelschwünge
langsame Innenbelastung
 - ** als Inline-Schwünge
kräftige, aber verdeckte Innenbelastung
 - ** als Shorttrack-Schwünge
Innenbelastung mit kurzem Abheben des Außenski

Spezielle Anwendungen

- * Art-Furrer-Schwung
Fahren auf dem Außenski und den angehobenen Innenski über dem Außenski kreuzen
- * Flamingo
Auf einem Bein kürzere Schwünge fahren – abwechseln
- * Geflogener Hund
Wie eine Bergstemme in der Luft – innen Anschneiden
- * Reuelschwung
Den Außenski durch den ganzen Schwung hoch in der Luft mitziehen – Innenski-Schwung
- * Innen anschneiden
Als Schunkel-, Inline- oder Shorttrackeschwung
- * Innen anschneiden
Mit ausgeprägtem Kreuzzug der Außenhand
- * Hand- und Bodycarven
Die sich aufstützende Hand fährt als drittes Bein mit. Die Hüfte setzt kürzer oder länger auf dem Schnee auf.

Erprobung des eigenen Ski für Innenführungen

Wie ist der

- * Anschnitt nach bloßem, schnellem Umkanten
- * Anschnitt nach Umkanten und frühem Fleximpuls
- * Durchzug bei voller Innenskibelastung

Ungeeignet sind Ski, die beim frühen Anschnitt verkanten und verschneiden.

Spezielle Empfindungen und Gefühle

Anfänglich stellen sich Gefühle des Balancierens ein. Mehr und mehr nimmt man den offensiveren und größeren Zugriff des Innenski wahr. Bald meint man auch, den Ski aktiver und differenzierter Flexen zu können. Insgesamt fühlt man, dass man so gezielter und raffinierter zu Werke geht.

Walter Kuchler

Unterrichtsmodelle für das Snowcarven

Moderne Bewegungsgeschichten für modernes Skifahren

Die fällige Reform

Nach der Erneuerung der Technik
muß eine Erneuerung der Methodik um sich greifen.

"Natürliches Turnen" - natürlicher Skilauf - natürliche
Methodik. Gaulhofer, Streicher, Hoschek müssen
auferstehen!

Anschauliche Bewegungsaufgaben sind das Herzstück eines
modernen Skiunterrichts.

Schluß mit den Stehkursen!
Schluß mit dem Dozieren am Hang!
Schluß mit den endlosen Korrekturen!
Schluß mit den ewigen Demonstrationen!

Die Unterrichtsmodelle zum Snowcarven als Crashkurse

1. Die Post geht ab
Der Postbote führt ein
2. Mit der AOK auf Gesundheitsreise
Das Einstiegsmodell mit dem großen Sitzball
3. Schöner als Fliegen
Carvingspuren mit einem Spielschwung
4. Die Motorrad-Rally
Motorisiert zum Handcarven
5. Wer den Schnee liebt
Das alte Spiel der Kontaktaufnahme

"DIE POST GEHT AB!" -

Der Postbote führt ein

Spiel- und Lernidee: Die Post geht ab!

Als Postbote leisten wir die verschiedensten Dienste und
steigern dabei unser Können. Indem wir Pakete und Briefe
von einer Seite auf die andere befördern, entwickeln wir
das Snowcarven.

Jeder weiß, welche Serviceaufgaben ein Postbote hat und
kann sie leicht nachspielen.

1. Die Frachtpost
 - * Schweres Paket von einer Seite auf die andere, von oben
nach unten baggern, vom Berg über die Ski ins Tal
 - * Paket sicher festhalten: den Zugriff und den Abstand
der Hände nicht verändern
 - * Sonderservice: Von Haustür (von weit oben) zur
Haustür (nach weit unten) befördern
2. Der Päckchendienst
 - * Päckchen in die Hände überreichen -
noch beidhändig agieren
 - * Päckchen vor der Haustüre ablegen -
ab jetzt einhändig arbeiten
3. Der Briefträger
 - * Brief in den entfernten Kasten stecken
 - * Eingeschriebenen Brief in die Hand drücken
 - * Eilbrief: Im Vorbeifahren in den Schnee legen
 - * Postwurfsendung: mehrere Briefkästen in einem Schwung
4. Das Sperrgut
 - * Paket greifen und beim Ablegen in den Schnee
drücken
 - * Paket auf ein Förderband auflegen, dabei Hand/Hände
liegen und mitfahren lassen
5. Air Mail - die Luftpost
 - * Einfaches Einschweben
 - * Nach vorne mit dem Innenflügel eintauchen
 - * Ab Schwungmitte nochmals innen eintauchen und über den
Flügel abschmieren

Die skitechnischen Intentionen dieser Aufgabenstellungen
sind leicht zu durchschauen. Sie müssen selten
angesprochen werden.

Mit der AOK auf Gesundheitsreise -

Das Einstiegsmodell mit dem großen Sitzball

Lern- und Spielidee:

Die AOK spendiert uns ihre Gesundheitsbälle. Zwei große, imaginäre Bälle liegen links und rechts unserer Skispitzen, begleiten uns und fordern uns. Bälle gehören zur Vorstellungswelt aller kleinen und großen Kinder. Auch deshalb funktioniert dieses Modell so gut.

Fahraufgaben:

Handauflegen
Hände links und rechts auf den Ball auflegen.
Intention: Kanten- und Lagenwechsel

Ballschieben
Die Bälle links und rechts weiter zur Seite schieben.
Intention: Kurvenlage verstärken

Luft ausdrücken
Die Bälle nach links und rechts rollen und Luft ausdrücken
Intention: Druck ausüben und Flex verstärken

Bäuchlings
Sich bäuchlings über die Bälle legen.
Intention: Kurvenlage mit Tendenz vorwärts

Schnee berühren
Sich über die Bälle legen und mit den Händen den Schnee berühren.
Intention: Extrem Kurvenlage und Handcarven

Aufgabenserien:

- * Wir stellen uns die Aufgaben in zwei Serien mit kleinerem und größerem Radius.
- * Wir stellen uns die Aufgaben mit forderndem Rhythmus und steigender Frequenz: Carwedeln.
- * Wir stellen uns die Aufgaben in zwei Serien mit verschiedener Geschwindigkeit.

Bilder und Intentionen: Dem Schüler müssen die Intentionen nicht mitgeteilt werden. Es genügt, wenn der Lehrer damit prüfen kann, ob die Bilder richtig verwirklicht werden.

Schöner als Fliegen -

Carvingspuren mit einem Spielschwung

Spiel- und Lernidee:

Wie Flugzeuge Kurven ziehen. Die Intensität der technischen Elemente von Flugzeugtyp zu Flugzeugtyp steigern.

Wovon die Menschen schon immer träumten, wird hier Wirklichkeit.

Flugzeug	Charakter	Intentionen
Segelflieger	Hineinschweben Schwelgen	langsamer Schritt-, Kanten- und Lagen- wechsel, mäßige Kurvenlage
Motorsegler	Hineintuckern	entschiedener Wechsel, aber nur mittlere Ausprägungen
Helicopter	Hineinschwirren	kurz und bündig die Kurven angehen, abtauchen in die kurven
Airbus	Hineingleiten	energisches Kippen, kraftvolles Halten, souveränes Gleiten
Starfighter	Hineinstürzen	Vorauskippen, Innenski-Gleiten, Handcarven

Bilder und Intentionen: Dem Schüler müssen die Intentionen nicht mitgeteilt werden. Es genügt, wenn der Lehrer damit prüfen kann, ob die Bilder sinnvoll verwirklicht werden.

Die Motorrad-Rally -
Motorisiert zum Handcarven

Lern- und Spielidee: Motorradszenen führen hin zum
Handcarven

Alltagsbewegungen und Übernahmen aus dem Fahrrad- und
Motorradfahren machen Snowcarven zu einem Kinderspiel.

- * KURVEN ÜBER DEN WEISSEN STRICH Hin und her lenken und
sich neigen

Intention:
Konzentration auf die Kurvenlage

- * KURVENREICHE STRETCKE Schnelles Kippen und festes
Halten

Intention:
Kurvendruck und Innenlage verstärken

- * BERGRENNEN BERGAB Nach vorne hineingehen und
sich stauchen lassen

Intention:
Über die Schaufel stürzen, harten Schaufelschnitt
erzwingen, frühen Kontakt mit dem Schnee vorbereiten

- * SANDBAHNFAHREN Ganz auf das Innenbein und den
Innenski gehen

Intention:
Innenski führt - Hand sucht Berührung

- * STEILWANDFAHREN Innenski und Handabstützung

Intention:
Außenski geht hoch - Innenhand stützt ab

Bilder und Intentionen: Dem Schüler müssen die Intentionen
nicht mitgeteilt werden. Es genügt, wenn der Lehrer damit
prüfen kann, ob die Bilder richtig verwirklicht werden.

Wer den Schnee liebt-

Das alte Spiel der Kontaktaufnahme

Lern- und Spielidee: Mit Bildern sich dem Handcarven in
kleinen Schritten nähern.

Antoine de Saint-Exupry läßt in seinem Buch "Der kleine
Prinz" den scheuen Fuchs sagen: "Du setzt dich zuerst ein
wenig abseits von mir ins Gras... jeden Tag wirst du dich
ein bißchen näher setzen können."

- * Die Hand zum Gruß geht weit in den Schwung hinein -
Wahrnehmen und Zuwendung

Intention:
Verstärkung der Kurvenlage und Strecken der Arme

- * Anklopfen, Antippen des Schnees -
erster direkter Kontakt

Intention:
Kurvenlage mit Innenskielastung verbinden

- * Längere Berührungen und Streicheln -
längere Schneekontakte

Intention:
Starke Innenlage und Innenskielastung durchhalten

- * Gewicht auf die Hand bringen -
sich Einlassen auf den Schnee

Intention:
Qualifiziertes Handcarven und Spaß an einer völlig
neuen Form des Gleitens

- * Hand fährt als dritter Ski mit -
voller Schneekontakt

Intention:
Perfektes Handcarven und neue Form des Umganges mit dem
Schnee

Bilder und Intentionen: Dem Schüler müssen die Intentionen
nicht mitgeteilt werden. Es genügt, wenn der Lehrer damit
prüfen kann, ob die Bilder sinnvoll verwirklicht werden.

Unterrichtsmodelle für das Racecarven

Drei moderne Kurzprogramme

Einsteigen in das Racecarven ist fast so einfach wie das Einsteigen in das Snowcarven. Stöcke bieten einige Vorteile an: Gehen + Schieben, Aufsteigen + Stützen. Doch sie bringen zusätzliche Koordinierungsprobleme mit sich.

Umsteigen in das Racecarven von einer klassischen Technik her birgt auch das Risiko, daß alte Bewegungsmuster leicht durchschlagen. Viel ist aber schon gewonnen, wenn man beim Schußfahren und den Richtungsänderungen in den Modellen 1 und 2 die Stöcke zunächst in der Mitte faßt.

Die Modelle 1 und 2 eignen sich für Ein- und Umsteiger. Das Modell 3 bewährt sich bei Umsteigern.

Den eigentlichen Modellen ist vorgeschaltet: Gehen, Aufsteigen, Schrägfahren, Schußfahren, Pflug.

1. Modell: Die Drei-Schritt-Methode In drei Schritten vom Fahren zum Schwingen

Siehe SPORTS-Programme - Kurzfassung:

- * Schußfahrt - Schrittstellung - Pause - Wechsel
- * Schritt - Pause - Seitneigung - Wechsel
- * Schritt - Seitneigung - Druck auf den Ski - Wechsel

2. Modell: Kurven wie die Wiener Skimodelle

Siehe "Carving. Neuer Spaß am Skifahren" (1997) Seite 75 f. - Kurzfassung:

In sehr, sehr breiter Skiführung:

- * Schrägfahrt mit Kippen, Schritt- und Kantenwechsel
- * Dasselbe über die Falllinie mit Unterstützung durch Druck auf den Ski nach dem Kippen und Wechsel
- * Dasselbe mit Ausziehen des Schwunges auf der Taillierung

3. Modell: Schwingen wie die Abfahrer

Siehe "Carving. Neuer Spaß am Skifahren" (1997) Seite 76 f. - Kurzfassung:

- * Schritt und Kantenwechsel in der Position Ei
- * Zusätzlich Druckverstärkung
- * Zusätzlich Verstärkung der Innenlage (Oberkörper rutscht über die Schenkel nach innen)

4. Einfahrprogramme

Einfahren zu Beginn der Wintersaison und Einfahren am Skitag.

Das Einfahren ist sowohl zu Beginn der Skisaison über ein oder mehrere Tage als auch an jedem Skitag sinnvoll. Fahrgefühle werden wiedergefunden, Rhythmus wird neuentdeckt, Grundpositionen auf dem Ski, elementare Bausteine der Skitechniken und ganzheitliche Fahrformen werden vorbereitet, gefestigt und geübt.

Bewegungen des Körperschwerpunktes längs und seitlich der Ski sowie in vertikaler Richtung sind essentielle Elemente des Schwingens. Da sich diese Bewegungen permanent überlagern und aufeinander und zu den situativen Bedingungen abgestimmt werden müssen, ist Skifahren immer eine sehr komplexe und koordinativ sehr anspruchsvolle Sportart. Selten ist es möglich, wesentliche Teilaktionen isoliert zu trainieren. Deshalb heißt Einfahren *ganzheitlich Schwingen unter speziellen Akzenten und Aufgabenstellungen*. Im Sinne der *Bewegungsaufgabe* werden bedeutsame Aktionen und Bewegungsgefühle schwerpunktmäßig geschult. Die *Bewegungsaufgabe* kann auch eine *Spielaufgabe* sein. Das Ganzheitliche - das Schwingen - wird nicht zerstückelt. *Variationen der Aktionen* und gegensätzliche Bewegungserfahrungen im *Kontrastlernen* sind wichtige didaktische Maßnahmen. Dabei sollten die gegensätzlichen Aufgabenstellungen erst nach mehreren Schwingen gewechselt werden, um die Schüler nicht zu verunsichern.

Die folgenden Einfahrprogramme dienen als *Orientierungshilfe*. Sie können beliebig erweitert, variiert oder gemischt werden in Abhängigkeit zu den situativen Bedingungen und der Tagesthematik.

4.1. Die aktuellen situativen Bedingungen fahrend ausprobieren und erkunden.

Ohne langatmige Anweisung die situativen Bedingungen ausprobieren, sich orientieren im Gelände und günstige Bedingungen für den Tag erkunden.

- an Schneeverhältnisse auf und neben der Piste gewöhnen: Neuschnee, Altschnee, präparierte Piste, harte Piste, Eis, abseits der Piste ...
- an Gelände gewöhnen, Gelände erkunden: flach, mittelschnee, steil, Geländeübergänge, Mulden, Kämme, Buckel.
- an die Sichtverhältnisse gewöhnen, sich orientieren ...
- an die Gruppe gewöhnen: Fahrniveau, Fahrtechnik, Fahrtempo, Zusammensetzung. Neben, hinter, vor Partner fahren. Spur folgen, Spur vorlegen. Freie, geordnete, gestaltete Gruppenformationen.

4.2 Rhythmus finden und gestalten

- den persönlichen Rhythmus finden
- einen festen Rhythmus halten
- einen vorgegebenen Rhythmus variieren: Z.B. lang, lang, kurz, kurz, kurz, kurz
- einen Rhythmus zur Falllinie variieren: "nah-nah-weit-weit"
- Rhythmus und Tempo variieren: Z.B. "Gas-brems-brems-Gas!"

Aus: SCI NBECK, C. i. Auf-
wärmern von Einfahren im alpinen
Skilauf. In: DSV-Snow 2/1993
4-13

- Rhythmus und Bewegungsumfang gestalten: Körperschwerpunktweile im Rhythmus schwingen lassen "hoooh-hoooh-tiiief-tiiief-tiiief"
- Rhythmus und Schwungbild variieren. Z.B. Rechts- und Linksschwung gleich, Rechts- und Linksschwung unterschiedlich.
- Rhythmus und Aktion variieren: Z.B. Schwung-Schwung-Sprung, Schwung-Schwung-Sprung!
- Rhythmus in Bezug zu technischen Prinzipien gestalten. Beispiel: Parallel-Parallel-Umsteigen, Parallel-Parallel-Umsteigen ...
- Rhythmus mit Partner/mit Kleingruppe gestalten
- Rhythmus nach Lied ausfahren, sich Rhythmus vorpfeifen
- Rhythmisch gesetzte Stangen/Pilze fahren

4.3. Spielerisch gestaltend einschwingen Fahreligenschaften und Skikörpersprache ausdrücken und entwickeln

- bewegungsfaul und bewegungsaktiv fahren
 - weich/sanft fließend und gehackt fahren, "legato und staccato"
 - gleitend und springend fahren, "der Panther lauert und springt"
 - häßlich und schön fahren
 - klein und groß fahren, "Zwerg und Riese"
 - verkniiffen verkrampfen und frei schweben
 - traurig verkümmern und selbstbewußt frohlocken
 - unsinnlich verachten und sinnlich genießen
- Bilder gestalten:
- wie eine Schlange schlängeln
 - wie ein Motorrad kurven
 - wie auf Schienen gleiten
 - wie auf einer Schaukel schwingen
 - wie ein Soldat stramm stehen
 - wie ein Gummi-Männchen federn
 - wie ein Engelchen schweben ...

Spuren in den Schnee malen: Schlange, Doppelschlange, Zöpfe, breite Schwungbüche, schmale Schwungbüche, geschnittene Schienen ...

Mit Spielschwingen Fahreligenschaften entwickeln.

- Murmeleschwung - langsam aufrichten, warten können, umkanten und pfeifend schnell tiefgehend Beine beugen und Ski drehen
- Flieger - fahren ohne Stöcke, die Arme werden wie Flügel gehalten. Oder mit Stöcke in Seithalte ohne Stockeinsatz sanft in die Kurve legen. Dieser Schwung schult nicht nur

das In-the-Kurve-Legen und Umkanten, sondern eintrampft auch unfunktionelle Körperpositionen.

- Gamserschwung - ein Schwung mit Doppelstockeinsatz und Abheben der Skiden oder der ganzen Ski im Sprung, geeignet für sehr steiles Gelände.



- "Äh-Bäh-Schön-Schwung" - aus extrem unästhetischer und unfunktionaler Ski- und Körperstellung (z.B. breitbeiniger Rücklage/Vorlage) - Körperspannung verstärken über Bauch-, Hüft- und Oberschenkelmuskeln, hohe Körperposition einnehmen und mit dosiertem Zieh-Dreh-Druck einen sauberen Schwung steuern. Akustische Untermauerung der Aktion: "Äh", breit "äh" - "bäh" Vorlage oder Rücklage - "Schöön"; Spannung mit Hüftstreckung - "Schuuung"; Schwung aussteuern.

- "Katz- und Geier-Schwung": Anschmiegen an den Hang wie eine Katze und aus dem Hang schweben in die Lüfte (aufwärts) wie ein Geier. Tiefe Kant-Kauerposition-Aufrichten umkanten - die Ski beschleunigend, schwebend, freiliegend ziehen lassen ...

- "Eisenbahnschwung": Fahren wie auf Eisenbahnschienen nur auf der Kante.

- "Gamserschwung": Auch die steilsten Hänge mit Doppelstockeinsatz locker hüpfend wie eine Gams ums Eck springen und schwingen.

- "Pfeil und Bogen": In der Schwungsteuerung Spannung im langsamen Tiefergehen aufbauen, als ob ein Bogen gespannt wird - und Schießen-Lassen des Pfeils/der Ski; aufrichten, loslassen, freischweben. Und neu Spannung/Druck aufbauen. Unterstützt werden kann die Wirkung durch leicht gepreßtes Ausatmen beim Spannungsaufbau und gelöstem Einatmen beim Freischießen der Spannung.

- "Zwergerschwung": Stöcke in halber Höhe fassen und in tiefer Position Kurzschnellen.

- "Rehunder": Den "Rückpraller"/"Rückdruck" als Energieimpuls nutzen, um die Ski zu drehen. Über Körperspan-

nung, Fahrtempo, Bodenwellen und Streckrhythmus wird die Druck in der Muskulatur aufgebaut.

4.4. Bewegungsaktiv warmfahren

Durch dynamische Fahrformen den Organismus aktivieren • abwechselnd leicht zusammenkauern und einen Skiauftrieb

- aus der Spur bergwärts, talwärts treten und schwingen
- Bogentreten und Schlussschritt, Verfolgungsrennen
- Schwingen mit unterschiedlichen Beinaktionen: Ausschlagen, Parallel-Versetzen von Talski oder Bergski
- Schwingen mit großem Bewegungsumfang
- Schwingen mit ansteigender Schwungfrequenz
- Schwingen und Springen
- Schwingen und Ausgleichen ...

4.5 Elemente der Fahrtechnik gezielt einstellen und verbessern

Grundposition ohne Vertikalbewegung

Parallel-offene Beinstellung. Fahren in mittlerer bis tiefer Beugstellung ohne Vertikalbewegung ("Schienbein" drückt permanent gegen den Skischuhenschaft) - langsames Tempo, mittlere Radien - große Schwungwinkel

- Variation der Schwungradien
- Variation der Geschwindigkeit
- Schwingen (kurz, lang) auf einem Ski
- Innenski-schwünge (kurz, lang)
- Schwingen ohne Stöcke
- Variation der Schwungwinkel
- Variation der Beinstellung

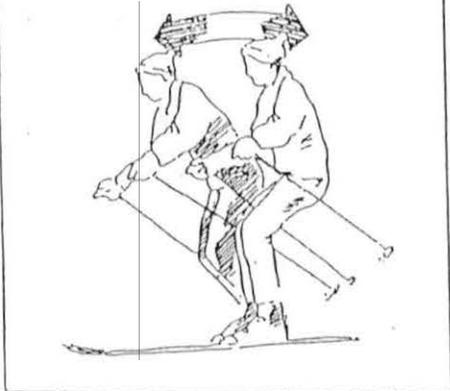
Lageveränderung vor-zurück

Grundform siehe oben

Veränderung der Körperlage während der Schußfahrt und des Schwingens

- Betonte Vorverlagerung des Schwerpunktes zur Schwung-einleitung
- Betonte Rückverlagerung des Schwerpunktes am Ende der Schwungsteuerung
- Betontes Fahren in Neutrallage und Anpassung über den Schwungsverlauf

Sensibilisieren für die Körperlage vor und zurück

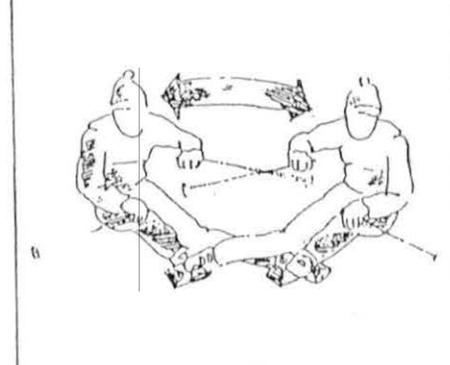


Lageveränderung zur Seite. Aufkanten, Seitbeuge.

Grundform siehe oben

- Belastungswechsel zur Schwungeinleitung durch Verlagerung des Schwerpunktes bergwärts (schwungauswärts)

Sensibilisieren für die Verlagerung des Körpers zur Seite



- Kopf beim Belastungswechsel nach außen legen
- Bergstemmen ohne Vertikalbewegung: bewußte Schwerpunkverlagerung bergwärts (schwungauswärts)
- starke Knie-einwärts-Bewegung in der Steuerung
- dazu verstärktes vor-talwärts-Neigen des Oberkörpers
- Schwingen mit Anheben des schwunginneren Knie
- Schwingen mit bewußtem Absenken der schwungäußeren (Tal-)Schulter in der Steuerung ("Talarm greift zum Knie")

Sensibilisieren für die Hoch-Tiefbewegung



Lageveränderung in der Vertikalen: Beugen-Strecken.

Sprung, Knie- und Hüftgelenk sollen in etwa gleichmäßig gebeugt und gestreckt werden. Die Aktionen beginnen im Sprunggelenk.

a) *Aufrichten über dem Talbein* (Belastungsdrehen). Der Belastungswechsel auf den neuen Außenski erfolgt am Ende der Hochbewegung, kein Andrehen der Ski.

- Variation von Tempo und Gelände
- Variation des Bewegungsumfanges: Von wenig zu viel
- Variation der Dynamik: Langsam hochgehen - schnell hochgehen
- Variation der Skistellung in der Schwungeinleitung: Parallel, Bergstemme.

b) *Aufrichten über dem Bergbein* (Abstoßdrehen). Der Belastungswechsel auf den schwungäußeren Ski erfolgt in der Anfangsphase der Hochbewegung. Die Ski werden ungedreht.

- Variation der Dynamik: Kaum Entlastung - viel Entlastung
- Variation des Andrehens (Abstoßrichtung): Wenig - viel

- (damit verbunden) Variation des Schwungradius
- Variation der Skistellung: Parallel, Bergstemme, Talstemme
- Schwingen ohne Stockeinsatz
- Schwingen mit Plateau in der höchsten Position
- Schwingen mit Sprungentlastung (schnellend)
- Variation des Bewegungsumfanges
- Wechsel von a) und b)

c) Beugen der Beine zur Schwungsteuerung

- Variation von Dynamik und Radius: Langsam beugen - schnell beugen (Kurzschwung)
- Beugen mit "steifem" Oberkörper

- Schwingen mit mehrmaligem Beugen im Schwungsverlauf

d) Beugen und Strecken nach dem Prinzip Tief-schwingen

- Geländeübergänge

- kleine Buckel

- Buckeljiste

Drehbewegung

Ziel ist das Drehen des Außenbeines gegen die Hüfte. Da diese Bewegung überlagert wird mit entsprechender Vor- und Seitbeuge, sind Kombinationen aus dem Kapitel "Lageveränderung zur Seite" möglich.

- Kurzschwünge ohne/mit Vertikalbewegung

- Kurzschwünge mit betontem talwärts Ausrichten des Oberkörpers

- Kurzschwünge, dabei Arme auf den Rücken oder vor dem Körper verschränken

- mehrmaliges Beugen, Drehen und Aufkanten während des Schwungsverlaufs

- Entkoppeln von Rumpf und Beinen; Kurzschwünge und gleichzeitig Armkreisen

- Variation des Schwungradius

- Variation von Andrehen und Steuerdrehen: Viel Andrehen = wenig Steuerdrehen, wenig Andrehen = viel Steuerdrehen

- Vorausdrehen der Körperaußenseite (Rotation) zur Schwungeinleitung und/oder zur Schwungsteuerung

Stockkoordination

Der Stockeinsatz erfolgt durch Aktionen des Ellbogens- und des Handgelenks. Die Schulter bewegt sich nur wenig nach vorne.

- Schwingen mit Stockunterstützung - Kurzschwünge mit Vertikalbewegung

- Schwingen mit stützendem Stock. Kurzschwünge ohne Vertikalbewegung, Ausgleichschwünge
- Schwingen mit Stockeinsatz zur koordinativen Unterstützung: Schwingen gemäß Kapitel "Aufrichten über dem Talbein", Scherschwingen

5. Das Naturerlebnis beim Einfahren nicht vergessen: Meditativ den Skitag erschwingen.

Die Aufwärmphase wird im allgemeinen zu Beginn des Skitages durchgeführt. Gerade bei Tagesbeginn wirkt das Naturerlebnis aus Licht, Schnee und Landschaft besonders intensiv. Die Schönheit der Natur will in Stille erspürt werden. In solchen Situationen kann ein überschwänglich-lautes Aufwärmen stören und genußvolles meditatives Skifahren verhindern. Der Skilehrer kann das Natur- und Schwungerlebnis lenkend beeinflussen.

Beispiel: Neuschnee und Sonne. Mit dem Abgang aus dem Quartier erläutert der Skilehrer sein Anliegen für das Erleben des schönen Morgens in Stille: Jeder gestaltet selbständig seine Aufwärmung im bewegungsaktiven Anmarsch zum Lift. Im Skigelände löst sich die Gruppe auf und jeder Kursteilnehmer führt an einem stillen Platz ein sanftes Dehnprogramm durch. Anschließend nimmt die Gruppe schweigend Kontakt auf. Sie fährt schweigend mit recht großem Abstand der Kursteilnehmer zueinander einen bekannten Neuschneeabhang ab und versucht sich meditativ zu versenken in das Schwingen im neuen Schnee.



Die hohe Kunst des Einfahrens: Den Tag meditativ erschwingen!

Literatur:

De Marco, Horst/Mester, Joachim: Sportphysiologie Frankfurt am Main 1982

Kuchler, Walter: Skizirkus: 125 ungewöhnliche Schwünge und Sprünge - Bielefeld 1985

Lippuner, Werner/Hueber, Walter (Hrsg.): 1017 Spiel- und Übungsformen im Skifahren und Skilanglauf, Schorndorf 1992

Übungen zur Körperwahrnehmung und Bewegungserfahrung /10/

Wahrnehmungszentrierte Übungen	Hinweise zu Übung
a) Sensibilisierung für den Ist-Wert der realisierten Bewegungsaufgabe	Registriert einmal, worauf ihr beim Skifahren achtet! – Als Antworten kommen meist Begriffe für Soll-Werte, Gefühle stehen aber im Vordergrund.
b) Fußbelastungsschwerpunkte feststellen und die damit verbundene Vor-, Rück- und Mittellage wahrnehmen	Für die Körperlagen werden Zahlen eingesetzt. 1. Fußballen – Vorlage 2. ganzer Fuß – Mittellage 3. Ferse – Rücklage Anhand der Zahlen wird die entspannteste und gefahrloseste Lage erfüllt und die optimale Verteilung des Körpergewichts erfahren
c) Konzentration auf die Spannung der Oberschenkel	In Verbindung mit b) erweist sich die Mittellage als besonders sicher und angenehm. Längere Rückenlage und damit höhere Spannung im Oberschenkel kann über längere Zeit unangenehm sein
d) Atmung und Bewegung, z. B. Einaratmung bei Schwungausslösung	Auf Atmung wird selten geachtet. Es soll darauf geachtet werden, wie und wann geatmet wird. – Hier kann wahrgenommen werden, daß bei schneller Fahrt und bei Risiken der Atem angehalten wird.
e) Auf- und Abkanten der Ski, Erlangen des Gleit- und Rutschgefühls	Wichtig ist das Erfühlen der Gleit- und Rutscheigenschaften der Ski. Wann stellt sich ein sicheres, gutes Gefühl ein?
f) Wechsel von Spannung und Spannungslösung bei gebeugter Haltung und völliger Streckung in Verbindung mit Atemrhythmisierung	Beim Fahren auf flacher Piste soll auf bewußtes An- und Entspannen geachtet werden und auf eine Verstärkung der Ausatmung beim Tiefergehen und der Einaratmung beim Strecken und Entlasten. Die Atemfrequenz wird im Rhythmus der Belastung und Entlastung geändert und umgekehrt
g) Zusammenhang zwischen Kopf- und Körpersteuerung bei der Wahrnehmung der Körperbewegungen des Partners	Es wird darauf geachtet, welche Bewegungen der Kopf macht. Selbstbetrachtung ist hier sehr schwer, besser ist gegenseitige Beobachtung in der Gruppe. – Der Fahrer versucht zunächst, seine Empfindungen in Worte zu fassen, während die Gruppe bestätigt oder korrigiert (z. B. Marionette).
h) Zusammenhang zwischen Gefühlen/ Stimmungen und Spannungszuständen	Hierzu werden Begriffe wie lustig, traurig, „Null Bock“, ängstlich, aggressiv, deprimiert und andere dargestellt. – Wichtig ist, welche Gemeinsamkeiten und Unterschiede mit eigenem Fahrstil erkannt werden können, welche Zusammenhänge zwischen Stimmungs- und Spannungszuständen bestehen.
i) Gegensatzerfahrungen machen	Das Fahren mit offenen und geschlossenen Skischuhen verbessern die bewußte Wahrnehmung von Stabilität und Sicherheit. Das Fahren mit und ohne Stöcke hilft, die Wahrnehmungen wieder in den Körper zu zentrieren, da die Stöcke eine Vielzahl von Eindrücken außerhalb unseres Körpers vermitteln
k) Bewußtheit der Kniestuerung wahrnehmen	Mit einer zeitlupeartigen Bewegung des langgezogenen Hochschwunges kann intensiv auf die Bewegung der Knie geachtet werden
l) Bewußtmachen der Schokoladenseite	Die unterschiedliche Beugung der Knie führt zu einem geringeren Kanteneinsatz der schwächeren Seite. – Hierbei kommt es meist zu einem Aha-Erlebnis hinsichtlich der Schokoladenseite.
m) Erlebnismöglichkeiten bei verschiedenen Schwüngen erschließen	Bei Schwüngen mit aktiver Hochentlastung fasziniert der Wechsel zwischen Strecken und Beugen/Schließen des Körpers (Doppelstockeinsatz). Umsteigerschwünge sind sehr belastungsintensiv. – Der Wechsel zwischen Spannung und Spannungslösung ist hier besonders eindringlich erlebbar. Kurzschwünge, als Parallelhochschwünge, als Umsteigerschwünge oder Ausgleichschwünge, sind sehr rhythmusbetont. Spannung und Entspannung wechseln schnell. Das schnelle Schußfahren verlagert die Wahrnehmungszentrierung auf den Fahrtwind, die Atmung sowie die Ermüdung der Muskulatur oder läßt den Körper in einen Rauschzustand versinken (Rausch der Geschwindigkeit). Trickskischwünge helfen die Prinzipien der Körpererfahrung deutlicher zur Anwendung zu bringen.
n) Gelandesprünge	Sie intensivieren durch das Gefahrenmoment und das Risiko das Erlebnis der verstärkten Differenzierung von Spannung und Spannungslösung.
o) Visualisierungsübungen – gedankliche Vorwegnahme	Visualisieren ist eine mögliche Form der Eigenprogrammierung des Unterbewußtseins durch Stimulation einer Bewegung. Das Unterbewußtsein gewinnt an Sicherheit, von der wir in der Bewegungsausführung profitieren (z. B. gedankliches Abfahren einer Strecke mit Kurven, Hindernissen usw.)

Voraussetzungen für die Fußspieltechnik GrabowSki

Flexibilität:

Das gezielte Einsetzen und Belasten bestimmter Zonen der Fußsohle sollte trainiert sein

barfuß oder im Sport- oder Alltagsschuh
im Skischuh unangeschnallt
im Skischuh angeschnallt

Ski:

möglichst breite Schaufel günstig
Radien unter 18 Meter notwendig
kürzere Längen des Typs bevorzugt

Schuh:

Fußbett vorne nicht zu schmal
Platz für den Vorderfuß
Druck auf Fußrist gering
Schaftneigung in der Grundeinstellung nicht über 5/6 Grad Neigung
Schaftbeweglichkeit nach vorne auch in der Kälte gut
Schaftweg ziemlich weit

Kompromisse und Nothilfen:

Schnallen im Vorderfuß nicht zu streng anziehen
Zweite Schnalle von oben öffnen oder sogar aushaken (Sie darf nicht auf dem Rist beim Beugen aufsitzen.)
Oberste Schnalle und Abschlussband immer gut anziehen, damit der Schaft geführt werden kann

(Fußtechniken – vor allem das Rochieren – könnten auch mit einem Schuh nach dem Patent Heierling (Davos) gut unterstützt werden.)

Abgrenzungen:

Beim Pedalieren muss der Wechsel von einem auf dem anderen Ski allein in den Beinen ablaufen.
Keine Körperstreckung!
Beidfüßiges Anschneiden mit dem Vorderfuß und Abdruck von den Fersen ist möglich.
Eine Fußsohlentechnik mit Großzehenriff, Außenskielastung und enger Skiführung funktioniert, erschwert aber das Carven und ist störanfällig.

3. Technik GrabowSki

1. Rochieren mit GrabowSki

Abfolge bei einem Rechtsschwung:

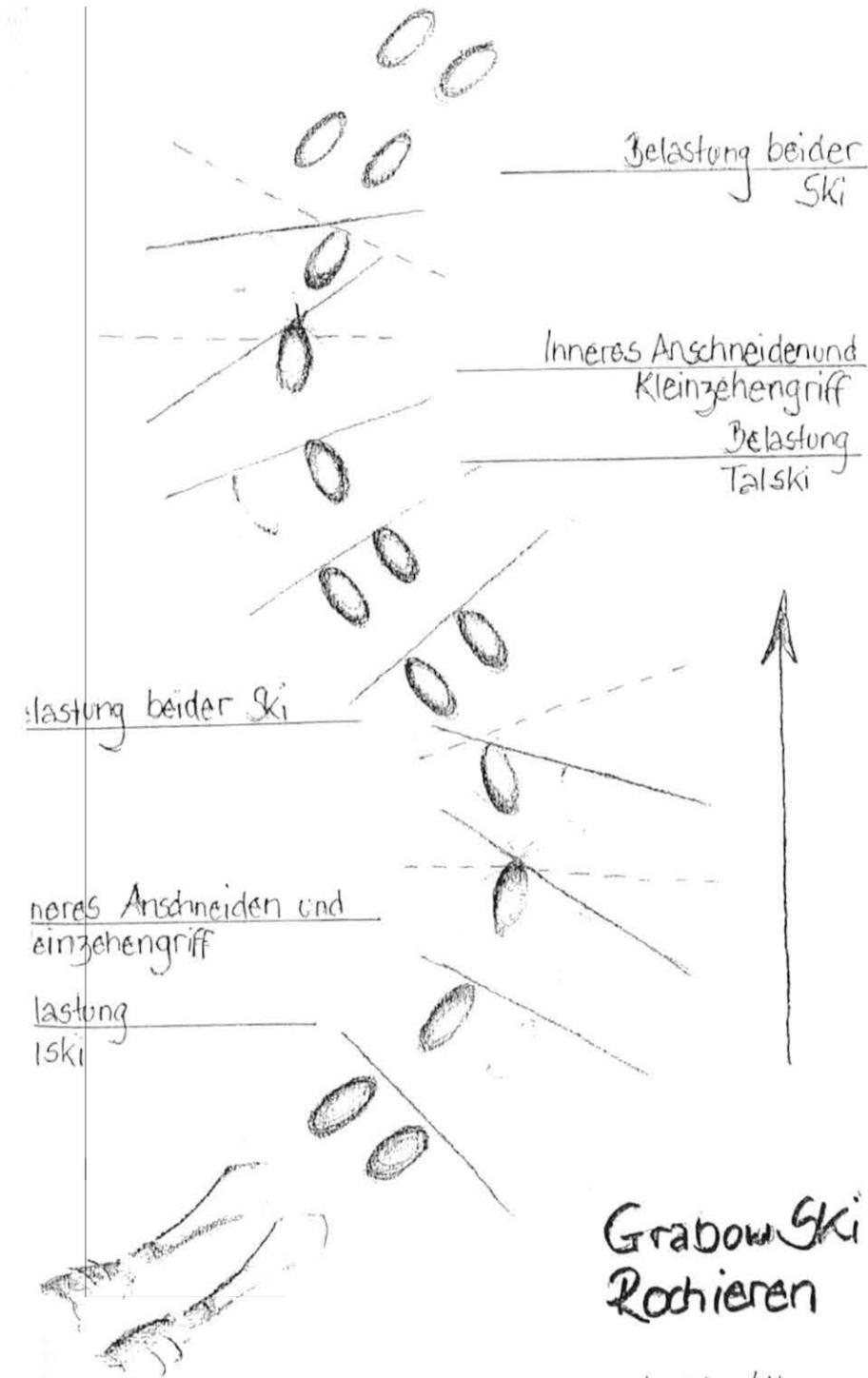
1. in der Schrägfahrt zunächst beide Ski belastet
2. am Ende alleinige Talskielastung (= rechter Ski)
3. auf dem Talski – der nun zum Innenski wird – umkanten mit Kleinzehenriff
4. einfahren in den Hang auf dem Innenski
5. auf beiden Ski oder auch auf dem rechten Innenski weitersteuern
6. am Ende alleinige Talski/Außenskielastung

1. Rochieren Außenski – Innenski – Außenski	azyklischer Belastungswechsel + Kleinzehenriff
2. Pedalieren von Innenski zu Innenski von Kleinzeh- zu Außenski	Abrollen Kleinzeh- Fußkante- Außenferse + diagonaler Wechsel

2. Pedalieren mit GrabowSki

Abfolge bei einem Rechtsschwung:

1. in der Schrägfahrt zunächst beide Ski belastet
2. am Ende Belastung des Talski (rechter Ski) und
3. sofortiger Zugriff der Kleinzeh- (rechte Kleinzeh-) zum Anschneiden
4. einfahren auf dem rechten Innenski
5. im Steuern auf die Fußkante des Innenski zurückgleiten und verweilen
6. in der Endphase auf die Außenskielastung der rechten Ferse gehen
7. impulsiv diagonal auf die Kleinzeh- des linken Fußes wechseln



4. Grabow Ski – Übungsprogramm

Als junger Maulwurf muss man sich einen leichten Hang für die ersten Übungen im Graben aussuchen. Man sollte auch mal schneller, mal langsamer graben – je nach Bodenbeschaffenheit

Vorwärtsgraben beidfüßig - übungshalber

- Im Schuss mit beiden Vorderfüßen und Zehen die Spur mehrmals angraben
- Ebenso sich mit beiden Füßen förmlich in eine Kurve hineingraben.

Großzehengriff (Pronation) - wie in alten Zeiten

- Aus der Schussfahrt mit der rechten Großzehe einen linken Gang und mit der linken Großzehe einen rechten Gang graben.
- Die Großzehe mehrmals bei einer Kurve ansetzen.

Kleinzehengriff (Supination) - für die Expedition ins Neuland

- Mit der linken Kleinzehel sich den Hang hinabgraben und eine linke Kurve fahren.
- Mit der rechten Kleinzehel den Hang talwärts anbaggern und nach rechts abbiegen.

Kleinzehengriff - und Fußkante

- Nach dem Anbaggern auf der gleichen Fußkante dahingleiten.
- Kleinzehengriff und durchziehen auf der Kante bis zur Ferse – übersetzen.

Fersensupination – Suche nach Beschleunigung

- Mehrmals in der Schrägfahrt
- Mit Übersetzen zum Kleinzehengriff und Anschneiden

Rochieren – feinfühliges Anschneiden

- Versuche ohne Skischuhe und im Skischuh
- Versuche in der Fahrt

Pedalieren – Anschneiden und Beschleunigen

- Versuche ohne Skischuhe und im Skischuh
- Versuche in der Fahrt

Erinnerung: Auch der Skifahrer ist zu Fuß unterwegs!

Literaturanregungen zum Schneesport

Bücher

- Beier, P. (1999). *Snowboarden - Vom ersten Schritt zum perfekten Schwung*. Reinbek: Rowohlt.
- Deutscher Skilehrerverband (2012). *Skifahren einfach – Der DSLV-Lehrplan*. München: BLV.
- Deutscher Skilehrerverband (2012). *Snowboarden einfach – Der DSLV-Lehrplan*. München: BLV.
- Deutscher Verband für das Skilehrwesen (1987) (Hrsg.). *Skilehrplan – Skiunterricht*. (Band 8 des damaligen Lehrplans; Hauptautor: W. Kuchler). München: BLV.
- Deutscher Verband für das Skilehrwesen (2001) (Hrsg.). *Skilehrplan Basic*. München: BLV.
- Deutscher Verband für das Skilehrwesen (2001) (Hrsg.). *Skilehrplan Perfect*. München: BLV.
- Deutscher Verband für das Skilehrwesen (2003) (Hrsg.). *Snowboardlehrplan*. München: BLV.
- Deutscher Verband für das Skilehrwesen – Interski Deutschland (2006) (Hrsg.). *Skilehrplan Praxis*. München: BLV.
- Deutscher Verband für das Skilehrwesen – Interski Deutschland (2010) (Hrsg.). *Schneesportunterricht mit Kindern und Jugendlichen*. Stuttgart: Pietsch
- Feldhaus, B. (2009). *Skifahren mit Schülerinnen und Schülern – Informations- und Arbeitsmaterialien sowie Praxishilfen für Schulschifahrten*. Halver: Reisebüro Klühspies.
- Frischenschlager, E. (1998). *Richtig Snowboarding in drei Tagen*. München.
- Haag, H. (2009). *Doppelstunde alpiner Skilauf*. Schorndorf: Hofmann
- Hotz, A. (1997). *Qualitatives Bewegungslernen*. Zumikon.
- Kuchler, W. (1991). *Ski-Tricks*. Reinbek: Rowohlt
- Kuchler, W. (1995). *SuperSki - radikal radial. Skilehrplan alpin von SPORTS*. Köln: Echo.
- Kuchler, W. (1997). *Carving - Neuer Spaß am Skifahren*. Reinbek: Rowohlt.
- Kuchler, W. (1998). *Carven - Der Skikurs für Einsteiger und Umsteiger*. Reinbek: Rowohlt.
- Kuchler, W. (2010). *Lernkarten Ski – ein Werkbuch von SPORTS mit Karten als Kopiervorlagen und einer DVD*. Skimedia..
- Lippuner, W. & Bucher, W. (2010) (Red.). *1017 Spiel- und Übungsformen im Wintersport* (5. Auflage) Schorndorf: Hofmann.
- Mehringer, R. (2003). *Faszination Kinderskilaufl*. Schorndorf: Hofmann.
- Schweizerischer Interverband für Schneesportlehrerausbildung (1998) (Hrsg.). *Schneesport Schweiz – die Kernkonzepte*. Uttingen.
- Schweizerischer Interverband für Schneesportlehrerausbildung (2001) (Hrsg.). *Schneesport Schweiz – Taschenausgabe*. Luzern.
- Schweizerischer Interverband für Schneesportlehrerausbildung (2001) (Hrsg.). *Snowboard – Ideen zum abheben. Taschenausgabe*. Luzern

Videos und CDs

- Fahlenbock, M. & Richter, M. (2001). *Rollen – Gleiten – Carven; Bewegungsspielräume auf Inlinern und Skiern erschließen*. Wuppertal: Universität
- Reicke, I. (2002). *Multimedial gestützte Skiausbildung*. CD-ROM
- Steber, Ch. & Wastl, P. (2003). *Schwünge für den Skiunterricht - Anregungen für abwechslungsreiche Skitage*. Multi-Media-CD, basierend auf der Programmiersprache HTML. Düsseldorf: Universität.