

5 ABFAHRTSTECHNIK

Während das Aufsteigen mit Tourenski auch von konditionell starken Anfängern schnell erlernt werden kann, stellt die Abfahrtstechnik etwas höhere Anforderungen. Bereits das Skifahren auf planierter Piste ist ein relativ komplexer Bewegungsablauf, erst recht gilt das für das Abfahren im Gelände. Unterschiedliche Schneeverhältnisse können an ein und demselben Berg dazu führen, dass die Abfahrt als geniales Erlebnis mit Suchtpotenzial oder aber als frustrierende »Watschn«, nach der man am liebsten seine Ausrüstung verkaufen würde, wahrgenommen wird. Die Regel liegt irgendwo dazwischen, wobei mit der richtigen Ausrüstung, Technik und Tourenplanung die positiven Erfahrungen weit überwiegen sollten.

Wer noch nie auf Ski gestanden hat, wird in der Regel erst einige Tage an einem Skikurs auf der Piste teilnehmen, bevor er seine erste Abfahrt von einem Skitourenberg wagt. Wer keine Angst vor der Geschwindigkeit hat und wem es nicht zu mühsam ist, sich öfter aus dem Schnee zu wühlen, für den sind Skitouren auch als Anfänger kein unerreichbares Fernziel. Den größeren Respekt vor dem Tiefschneefahren haben erfahrungsgemäß Skifahrer, die schon lange auf der Piste unterwegs sind und kaum abseits fahren. Besonders für sie gilt: keine Scheu haben und jeden Schwung neben der Piste mitnehmen, der sich anbietet. Die Tipps des folgenden Kapitels sollen helfen, im Tiefschnee die Kurve zu kriegen. Kommt man autodidaktisch nicht weiter, sollte man einen speziellen Tiefschneekurs absolvieren. Dadurch kann der Spaß an der Tourenabfahrt rasch um einiges gesteigert werden.

5.1 Grundtechniken

Das Steuern und Bremsen mit Ski setzt sich immer aus drei grundlegenden Technikelementen zusammen – Kanten, Belasten, Drehen. Wer diese drei Elemente beherrscht, wird auch in der Lage sein, ihre Anwendung situationsgerecht umzusetzen.

5.1.1 Kanten

Das Kanten hat im Tiefschnee und unverspurtem Gelände lange nicht die Bedeutung wie auf einer planen oder gar eisigen Piste. Trotzdem gehört der richtige Einsatz der Kanten zu den elementaren Grundlagen, die für ein exaktes Steuern der Ski, für Beschleunigen, Bremsen und selbst für den Aufstieg beherrscht werden müssen.

- **Aufkanten** bedeutet, den Winkel der Lauffläche der Ski zum Hang zu vergrößern, durch **Abkanten** wird der Winkel verkleinert, bis die Lauffläche plan auf dem Hang aufliegt. Umkan-

Aufkanten steuert den Schwung aus und reduziert bei Bedarf die Geschwindigkeit; hier allerdings mit dem Innenbein zu passiv, daher die X-Bein-Stellung.



PRAXISTIPPS

KANTENEINSATZ

Position quer zum Hang

Bei einer Position quer zum Hang wird durch Aufkanten das seitliche Abrutschen verhindert. Will man (z. B. durch eine schmale Rinne) seitlich abrutschen, wird dies alleine durch dosiertes Abkanten erreicht, zum Bremsen wird aufgekantet.

Schrägfahrten

Bei Schrägfahrten bewirkt Aufkanten zuerst eine Beschleunigung. Durch die Taillierung tendieren die Ski allerdings nach oben und werden dadurch wieder langsamer. Beim Abkanten beginnt der Ski zu »driften« und lässt sich wieder in Fahrtrichtung bringen.

Kurvenführung

Zur Einleitung einer Kurve wird aufgekantet. Starkes Aufkanten am Ende eines Schwunges führt zum Bremsen.

ten bezeichnet den Wechsel von einer auf die andere Kante.

- Aufkanten kann durch Kippen des Fußes, der Knie, der Hüfte oder des ganzen Körpers erreicht werden.
- Der richtig dosierte Kanteneinsatz ist insbesondere im harten Schnee der Schlüssel für eine kontrollierte Fahrweise. Dabei kann je nach Situation sehr unterschiedlicher Einsatz der Kanten notwendig sein, um die gewünschte Wirkung zu erreichen.

5.1.2 Belasten

Durch Be- und Entlasten der Ski lässt sich das Fahrverhalten in vielfältiger Weise beeinflussen. Während auf der Piste der Kanteneinsatz das beherrschende Grundelement darstellt, kommt der richtigen Belastung der Ski im Tiefschnee große Bedeutung zu.

- Die Körperposition über der Bindung und die Belastung auf Ferse oder Ballen steuert das Einsinkverhalten der

Ski. Während im harten Schnee mit starker Vorlage Druck auf den Ballen ausgeübt wird, belastet man den Ski im Tiefschnee eher neutral oder etwas mehr auf der Ferse.

- Beim Kurvenfahren wird – wie bei hartem Schnee auch – der Außenski stärker belastet. Damit die Kanten greifen, müssen sie belastet werden – je stärker die Belastung, desto stärker die Wirkung.
- Um die Ski im tiefen Schnee drehen zu können, müssen sie entlastet werden. Das kann entweder durch eine Hochbewegung (Durchstrecken der Beine) oder eine Tiefbewegung (schnelles Anhocken der Beine) geschehen.
- In sehr weichem Schnee müssen beide Ski relativ gleichmäßig belastet werden (»Blockbildung«). Ein aktives Entlasten oder Belasten eines einzelnen Skis (z. B. beim Umsteigen) führt zu einem tieferen Einsinken des anderen Skis und damit zum Gleichgewichtsverlust. Eine enge Skiführung erleichtert die Blockbildung.
- Unterstützt werden kann die Entlastung durch Einsatz der Stöcke.

Aktives Anhocken der Beine (Tiefentlastung) ermöglicht das kraftsparende Drehen der Ski im Tiefschnee.



Zum Umspringen ist eine besonders dynamische Hochentlastung erforderlich.

5.1.3 Drehen

Richtungsänderungen erfordern ein Drehen der Ski. Je enger die Kurven, desto stärker und auch schneller muss diese Drehung erfolgen.

- Um die Ski zu drehen, werden sie aus der aktuellen Richtung aktiv in eine andere Fahrtrichtung gebracht. Dies kann entweder durch Drehen der Unter- und/oder Oberschenkel (Beindrehung) oder durch Drehung des gesamten Körpers (Ganzkörperdrehung) geschehen.
- Die **Ganzkörperdrehung** eignet sich eher für den Anfänger. Der Schwungradius wird dabei im steilen Gelände schnell und mit vergleichsweise ge-

ringem Kräfteinsatz verkürzt.

- Bei Abfahrten mit deutlich spürbarem Rucksack werden die Drehungen besser aus den Beinen eingeleitet, damit die Massenträgheit des Rucksacks nicht zur Wirkung kommt.

5.2 Fahrtechniken

Das Fahren einer Kurve – auch »Schwung« – ist die zentrale Fahrtechnik, da damit sowohl die Richtung bestimmt wird als auch die Geschwindigkeit gesteuert werden kann. Die grundlegenden Schwungformen, die auf Skitouren von Bedeutung sind, werden im Folgenden kurz vorgestellt:

Ganzkörperdrehung: Die Richtungsänderung wird von einer Rotation des Oberkörpers eingeleitet.

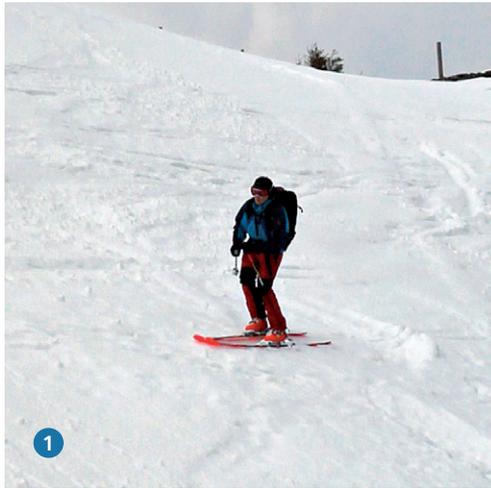


Im Gegensatz dazu bleibt der Oberkörper bei der Beindrehung weitgehend in Fahrtrichtung.

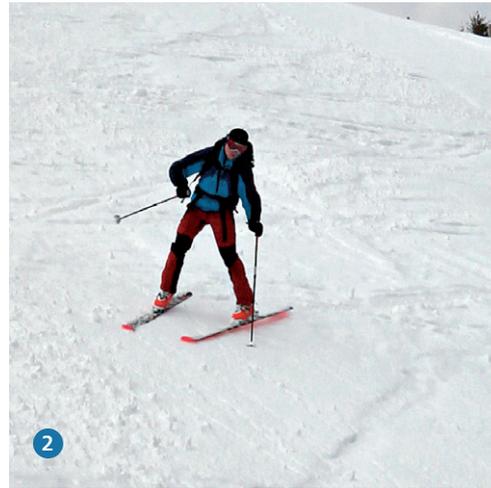
5.2.1 Stemmschwung (Stemmbogen)

Der Stemmschwung stellt nach dem Pflugbogenfahren die einfachste Schwungform dar und steht meist an erster Stelle in der Ausbildung, weil er sich sehr gut für Anfänger eignet, aber auch für Fortgeschrittene bei schwierigen

Verhältnissen. Durch die breite Bein-
stellung ist ein stabiler Stand gewährt,
und der Schwung wird bei eher geringen
Geschwindigkeiten gefahren. Für
tiefen, grundlosen Schnee hingegen ist
der Stemmbogen aufgrund der unter-
schiedlichen Belastung (fehlende Block-
bildung) der beiden Ski nicht gut geeig-
net.



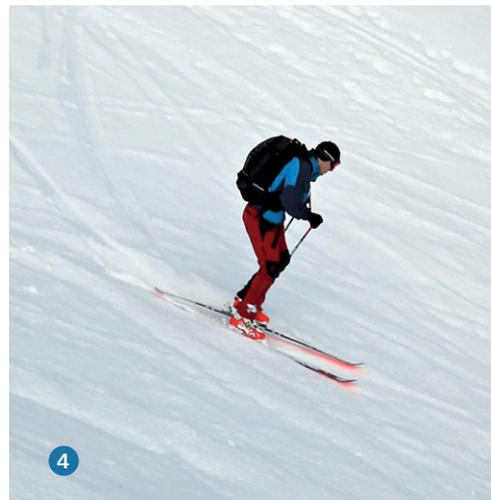
Aus der Schrägfahrt wird der Bergski ausgestemmt, aufgekantet und der Körper geht durch Abwinkeln von Knie und Sprunggelenken in eine tiefere Position.



Durch Abdrücken vom Talski erfolgt ein Belastungswechsel auf den ausgestemmtten Ski mit Unterstützung durch Stockeinsatz talseitig.



Dabei wird der Bergski in Falllinie gedreht und der Talski nach innen gezogen.

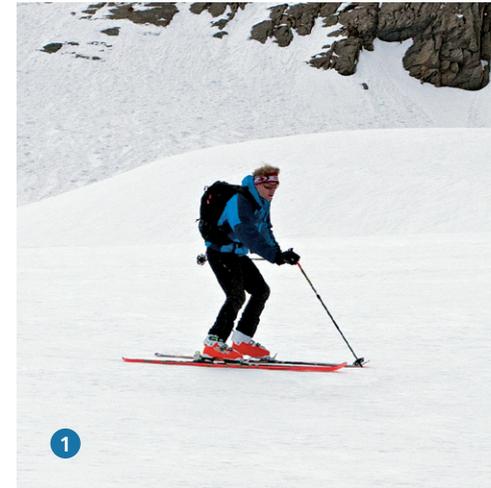


Sobald beide Ski aus der Falllinie herausgedreht sind, beginnt die Einleitung des nächsten Schwunges.

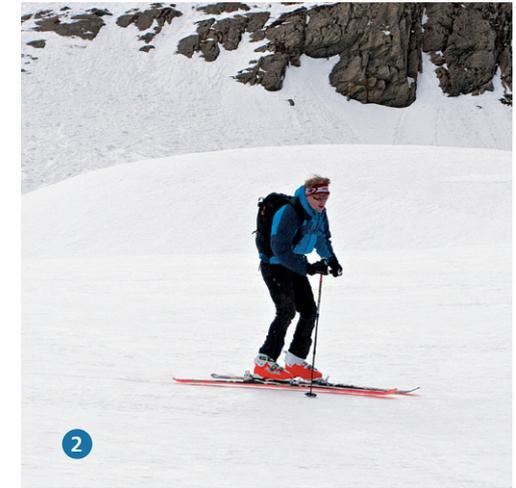
5.2.2 Parallelschwung

Der Parallelschwung ist die Fahrtechnik, die im Tiefschnee am häufigsten angewandt wird. Er bildet die Basis für einen sportlichen Fahrstil im Gelände. Um ihn kraftsparend ausführen zu können und auch Spaß dabei zu haben, ist jedoch – im Gegensatz zum Stemmbogen – eine

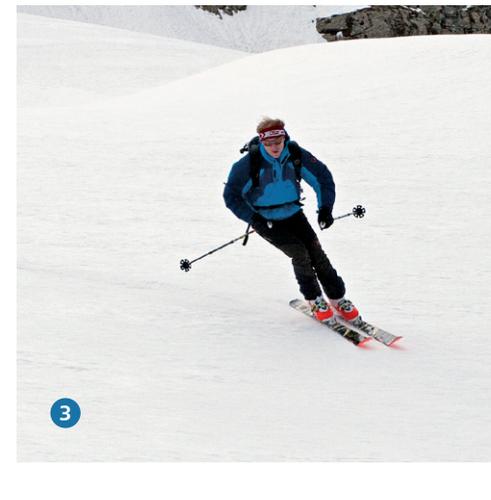
gewisse Grundgeschwindigkeit erforderlich. Deshalb haben allzu vorsichtige Einsteiger oft Probleme damit. Die Grundform dieser Technik sollte auf der Piste sicher beherrscht werden, um dann für die unterschiedlichen Schneearten situationsbedingt die erforderlichen Modifikationen anwenden zu können (siehe Kapitel 5.3).



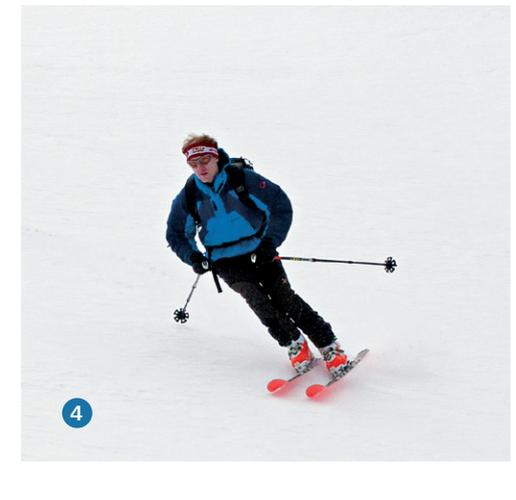
In der Schrägfahrt geht man mit dem Körper in eine leicht angehockte, tiefere Position, geschlossene bis maximal hüftbreite Skistellung.



Talseitig wird der Stock gesetzt und gleichzeitig eine Hochbewegung durch Strecken der Knie und Fußgelenke durchgeführt.



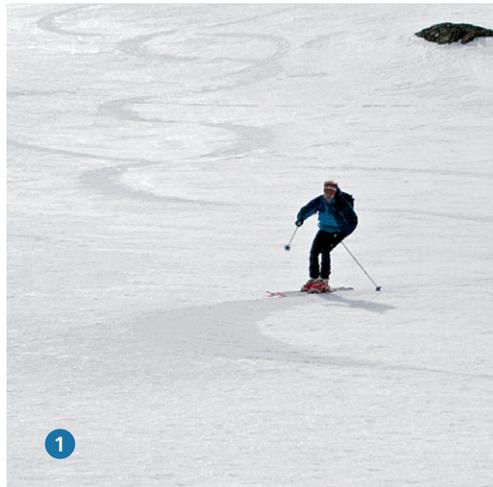
Die so entlasteten Ski können jetzt beide parallel in die Falllinie gedreht werden.



Die Ski werden in Schwungrichtung weitergedreht. Der Körper geht wieder in eine tiefere Position, um den nächsten Schwung einzuleiten.

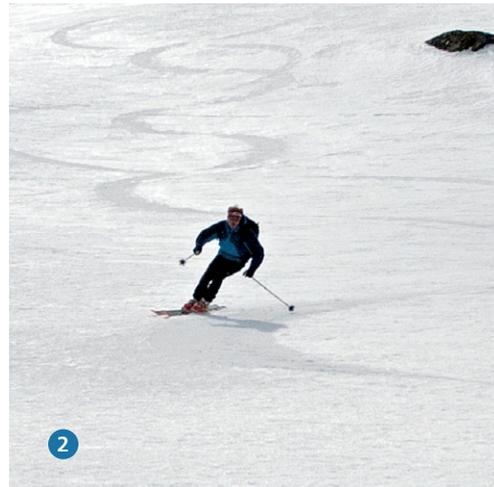
5.2.3 Carvingstechnik

Mit der Carvingstechnik wird im Idealfall ein Schwung vollständig auf der Kante gefahren. Das »Driften« (= das seitliche Wegrutschen der Ski über den Kantenradius hinaus) soll möglichst wegfallen, die Fahrlinie hängt deshalb weitgehend von der Skigeometrie ab. Beim Carven



Fahrt in paralleler, etwa hüftbreiter Grundstellung – Knie leicht gebeugt und Oberkörper in Vorlage.

werden hohe Geschwindigkeiten erreicht und es wird relativ viel Platz benötigt. Auf Skitouren hat diese Technik daher eher eine untergeordnete Bedeutung und eignet sich in erster Linie für weite, hindernislose Hänge bei guten Schneeverhältnissen. Zudem sollte der Skifahrer einen geschulten Blick fürs Gelände haben.



Aufkanten und Druck auf den Außenski ausüben, Beine und Becken werden nach innen gebeugt.



Die Neigung in die Kurve bestimmt den Radius – je stärker der Körper nach innen kippt, umso enger der Radius.



Zum Umkanten werden die Ski durch Anhocken der Beine entlastet und der Körper aufgerichtet, worauf der nächste Schwung eingeleitet wird.

5.2.4 Talspitzkehre

Es wird auch für gute Skifahrer gelegentlich Situationen geben, wo für einen Schwung zu wenig Platz zur Verfügung steht oder zu wenig Schneeaufgabe auf steinigem Untergrund das Schwingen aus Mitleid mit dem Skibelag nicht ratsam erscheinen lässt. Schwä-

chere Skifahrer benötigen darüber hinaus eine Technik, um im schwer fahrbaren Schnee einen Richtungswechsel hinzubekommen ohne zu stürzen. Für all diese Situationen eignet sich eine Talspitzkehre. Es handelt sich zwar um keine Fahrtechnik, da sie aber für die Abfahrt relevant ist, wird sie an dieser Stelle ausführlich vorgestellt.



Ausgangsposition ist ein sicherer Stand, wobei vor allem der Bergski absolut waagrecht stehen muss.



Das Körpergewicht wird auf den Bergski verlagert, der Talski wird angehoben und nach hinten gedreht.



Der Talski wird nun um fast 180 Grad gedreht und waagrecht aufgesetzt – beide Stöcke bergseitig gesetzt, um sich mit dem Körper abstützen zu können.



Das Gewicht wird nun auf den Talski verlagert, der Bergski angehoben und ebenfalls um 180 Grad gedreht.