Skitechnik im Unterricht und Wettkampf

Autor(en): **Weber, Urs / Schweingruber, Hans**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Starke Jugend, freies Volk : Fachzeitschrift für Leibesübungen der Eidgenössischen Turn- und Sportschule Magglingen**

Band (Jahr): **21 (1964)**

Heft 11

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-990782

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Skitechnik in Unterricht und Wettkampf

Urs Weber und Hans Schweingruber

Foto: Hugo Lörtscher, ETS

Der diesjährige Beitrag ist der Studie eines Sportstudenten gewidmet, der sich in der vorliegenden Arbeit mit den heutigen Zusammenhängen von Unterrichts- und Wettkampftechnik auseinandersetzt. Er hat zum Ziele, Probleme aufzugreifen und zu streifen, mit denen sich jeder initiative Jugend-Skileiter auseinandersetzen sollte. Es werden bewusst viele Fragen unbeantwortet gelassen, da wir, jeglicher «Schemalösung» abhold, auf die Anregung zum selbsttätigen Mitarbeiten abzielen. Es scheint gegeben, den Skilauf von der Warte unserer Zeit zu betrachten und ihn unter die Sammellinsen neuer Erkenntnisse, neuer Fahrkunst und moderner Gepflogenheit zu stellen. Das Skilaufen braucht, um jugendlich unbeschwert und frisch zu bleiben, mehr Licht. Um es zu geben, ist es nötig, das Ganze aus forschender Praxis heraus zu behandeln. Dabei kommt es mehr auf die Sache, als auf Siege und Rekorde an. Doch letztere werden ihre Rechnung finden, wie immer, wenn die technischen Grundlagen eines Sportes vertieft und erweitert werden.

Ein Vergleich zu früher sei uns einleitend gestattet. Die Technik der bekanntesten Skifahrer bildete einst die Grundlage für den Aufbau des allgemeinen Skiunterrichtes. Namen wie Hannes Schneider (Arlbergtechnik), Emile Allais (Technique française) um nur die Berühmtesten zu nennen, inspirierten auf entscheidende Weise die damalige Skischultechnik. Gilt diese Parallele auch heute noch? Kann der Sonntagsskifahrer, Skischüler, die Fahrweise der Rennfahrer in einfacher Form anwenden? — Die Antwort: In den letzten Jahren hat sich die Fahrweise der Weltbesten, in Abfahrt und Riesenslalom im Speziellen immer mehr von der Technik für den allgemeinen Unterricht entfernt. Ein Beispiel: Während einer Abfahrt, im Kampf um Hundertstelssekunden, versucht der Wettkämpfer die ganze Strecke in möglichst tiefer Hocke (Eistellung) zu durchrasen. Die Skilehrbücher jedoch schreiben eine möglichst entspannte, aufrechte Fahrt vor. Kraft, Ausdauer, Geschicklichkeit und Reaktionsvermögen werden auf der einen Seite schonungslos in den Kampf um Sekundenbruchteile geworfen, wogegen das Haushalten mit den Kräften, das entspannte, rhythmisch gleichmässige Fahren den Skiunterricht kennzeichnen. Ein breiter Graben, so scheint es, tut sich auf und der Sprung darüber wird zum verzweifelten Wagnis.

Wie lässt sich diese Entwicklung erklären?

— Die Verfeinerung der Renntechnik, darauf ausgerichtet, immer schneller zu werden, hatte eine logische Spezialisierung zur Folge. Damit verbunden war die Spezialisierung und Verbesserung der Ausrüstung. (Abfahrt-, Riesenslalom-, Slalomski).

— Die Trainingsmethoden, wissenschaftlich vorgezeichnet, haben sich verfeinert.

— Die Trainingsintensität wurde unerhört gesteigert.

— Nur ein Vollblutathlet, der alle Opfer einzugehen gewillt ist, hat noch im Konzert der Weltbesten mitzuspielen.

— Dass dies nur einem sehr kleinen Teil von guten Fahrern gelingt, liegt auf der Hand und zeigt deutlich, wie krass die Gegensätze (Tourismus—Wettkampf) vor uns liegen.

Doch schauen wir uns im Folgenden die heutige Situation noch etwas näher an. Lassen wir uns dabei von der brennenden Frage leiten: Sind uns Mittel in die Hand gegeben, diese Kluft zu überbrücken?

Das Fahren in der Fallinie: Unterrichtstechnik

Beide Ski sind auf gleicher Höhe und werden gleichmässig belastet. Der Körper ist natürlich aufgerichtet. Der Schwerpunkt des Fahrers kommt über die Mitte der Standfläche zu liegen. Die Skistellung ist möglichst geschlossen. (Abb. 2)
Diese Körperstellung ermöglicht ein entspanntes und kräftesparendes Fahren. Die geschlossene Skistellung hat folgende Vorteile:

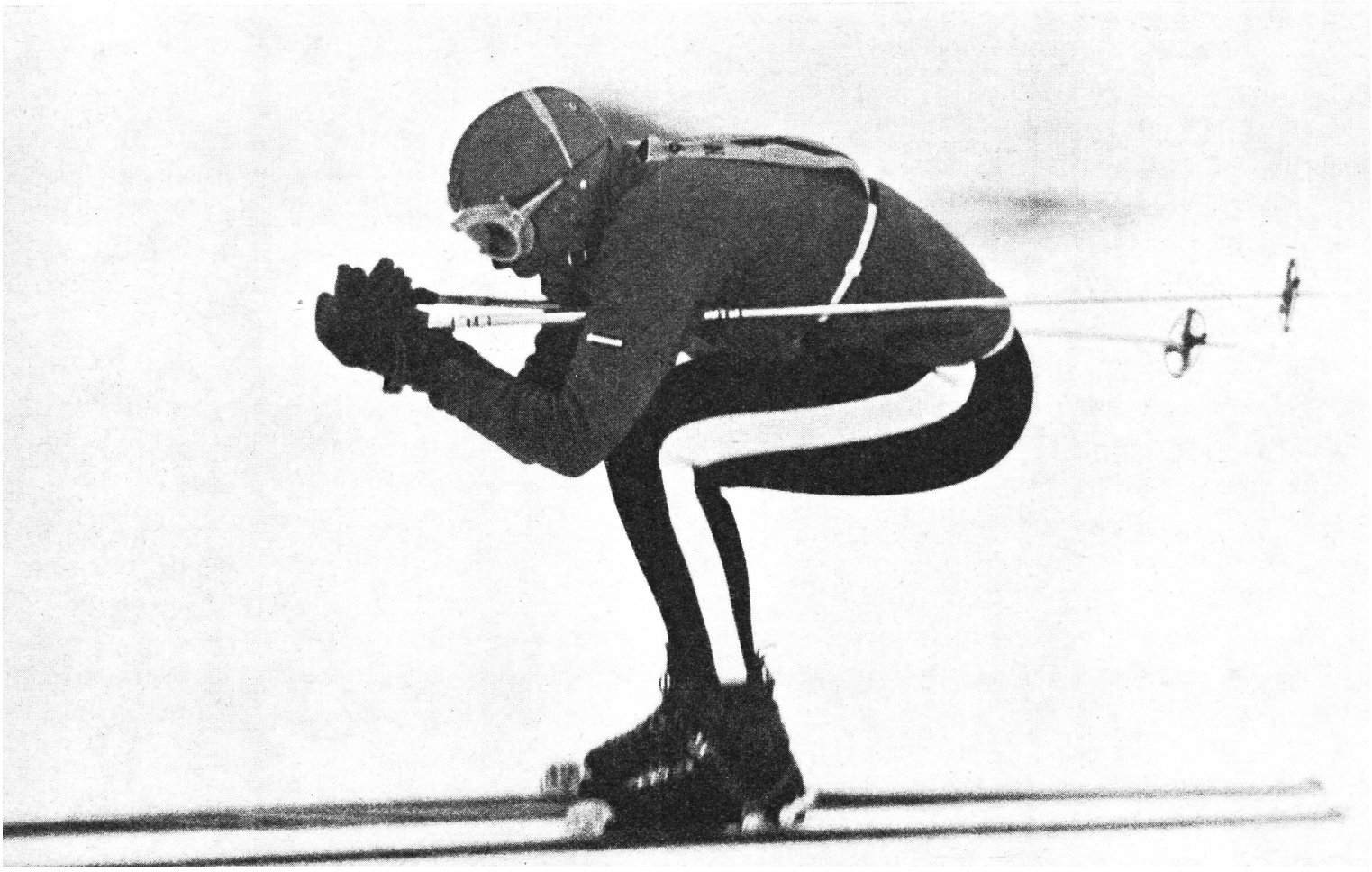
— Erhöhte Beweglichkeit.
— Ermüdung ist kleiner.
— Die Gefahr zu Verkanten wird herabgesetzt.

Die Renntechnik

Die ideale Haltung des Abfahrers bei sehr hoher Geschwindigkeit ist die «Eistellung». Das Charakteristikum dieser Abfahrtshocke besteht in einer starken Beugung des Oberkörpers im Hüftgelenk und im Kniegelenk, um den Luftwiderstand der Körperfläche so klein wie möglich zu halten. Die Beine stehen im Vergleich zur alten engen Fahrweise hüftbreit auseinander, um störende Bremswirbel auszuschalten. Die Standsicherheit wird dadurch wesentlich erhöht. Zur Verbesserung der aerodynamischen Form werden die Arme, in den Ellbogen gebeugt nach vorne genommen. (Abb. 3)
Diese tiefe Körperhocke erfordert vom Skifahrer grosse Kräfte. Die Gelenke befinden sich in einer Extremstellung. Bodenwellen können nur mit ausserordentlicher Gewandtheit und mit grosser Körperkraft gemeistert werden. Der Fahrer ist in deutlicher Rücklage. Die Skistellung ist breit, gewährt dadurch eine bessere Stabilität und erlaubt die Schlag- und Bodenwellen weich und in völligem Gleichgewicht auszufedern.

Abb. 2 Foto: Hugo Lörtscher, ETS

Aus: «Die IX. Olympischen Winterspiele Innsbruck 1964» Abb. 3



Die Geländesprünge: Unterrichtstechnik

Der Fahrer geht in Sprungstellung (mittlere Beugung der Gelenke). Beide Ski sind auf gleicher Höhe. Mit kräftigem Abstoss wird der Körper hochgeschnellt. Er kann entweder bis zur Landung gestreckt bleiben (leichtere Form), oder sich in der Luft zusammenziehen und vor der Landung wieder ausstrecken. Der Druck der Landung wird im Körper elastisch ausgefedert, allenfalls in Ausfallstellung. (Abb. 4)

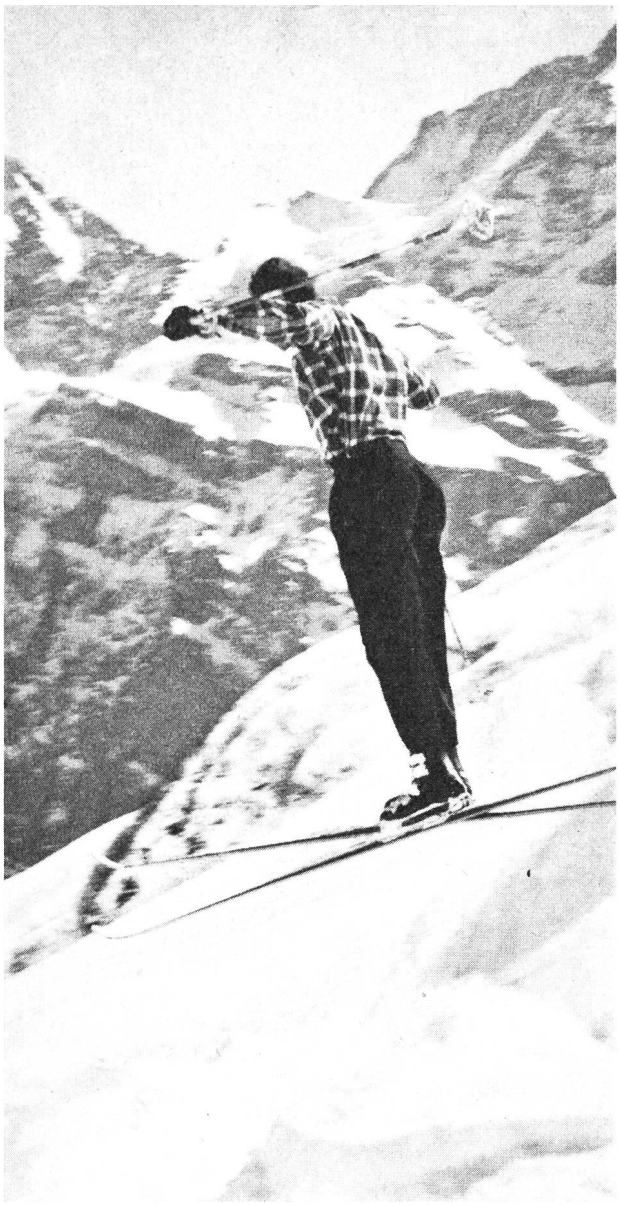


Abb. 4

Abb. 5

Die Renntechnik

Das Ziel des Skirennfahrers ist es, möglichst keine Zeit zu verlieren. So lange wie möglich versucht er deshalb in der für ihn günstigsten Stellung zu bleiben. «Haltungsfahren» ist das Gebot der Stunde. Auch in den Sprüngen ist die aerodynamische Haltung notwendig geworden, um beim Kampf um die Hundertstels mitreden zu können. Überspringt der Rennfahrer eine Bodenkante, so versucht er vor dem Steilhang «abzuziehen», um einen weiten Flug zu vermeiden. Die Ski werden sofort parallel zum Landungsgelände gebracht. Dieses Vorspringen setzt ein beachtliches Können (Mut, intuitive Geländebeurteilung und Reaktion voraus. (Abb. 5)

Die Richtungsänderungen

Kristiania vom Hang. (Schweiz. Skianleitung 1962) Aus der Schrägfahrt wird der Schwung durch eine leichte Tiefbewegung vorbereitet. Die Auslösung erfolgt durch Hochbewegung eventuell Hochentlastung verbunden mit Flachstellen der Ski, Wegschieben der Skienden und Verlegen des Gewichtes gegen den bogenäussern Ski. Anschliessend geht der Fahrer wieder tief (Knickstellung) zum Kantenfassen und richtet sich für die folgende Schrägfahrt oder zum Anhalten wieder auf. Bei grösserem Schneewiderstand wird der Schwung vom Hang durch einen Vorschwung, der den nötigen Abstosswiderstand schafft, vorbereitet. Der Abstoss kann durch Einsatz des Stockes auf der Aussenseite des Vorschwungs verstärkt werden. (Abb. 6)

Abb. 6 Aus: Incorporating skilife

Die Renntechnik

Der Rennfahrer anerkennt nur das Gesetz der Zweckmässigkeit. Je nach dem Gelände löst er seine Schwünge mit Hochentlastung, Tiefentlastung oder mit Rotation aus. Die grosse Geschwindigkeit erlaubt eine minimale Entlastung.

Je nach der Art der Richtungsänderung verwindet sich der Rennfahrer mehr oder weniger. Starkes, schnelles Drehen der Skier führt zu starker Verwindung. Das ist erforderlich im kurzen Slalomschwung. (Abb. 7)

Kurzer, schneller Schwung. Hüftknick und Verwindung deutlich sichtbar. Die Ski stehen auf den Kanten. Dies hat einen bedingten Tempoverlust zur Folge, verhindert aber gleichzeitig ein seitliches Abrutschen. Der kürzeste Weg zählt! Die typische Richtungsänderung des Slaloms.

Langsames, dosiertes Drehen der Ski im langgezogenen Schwung führt zu wenig Hüftknick und zu wenig Verwindung im Oberkörper. Das braucht man im Riesenslalom und Abfahrtslauf.

Langgezogener Schwung, gefahren mit wenig Verwindung. Die Ski liegen flacher auf dem Schnee, als beim Schwung mit stark betontem Hüftknick. Die Kanten greifen weniger stark. Dies bedeutet und darauf kommt es an: Schnellere Fahrt.

Abb. 7 Foto: Hugo Lörtscher, ETS

Untersuchen wir die Spurenbilder der beiden Richtungsänderungen

Langgezogener Schwung. Die Ski werden nur wenig quergestellt und bleiben möglichst flach zur Unterlage (kleiner Kanteneinsatz). Der Geschwindigkeitsverlust ist gering, also Temposchwung. (Abb. 9a)

Kurzer, schneller Schwung. Die Ski werden quergestellt. Die Kanten «hacken» ein, dadurch Tempoverlust. Eine kontrollierte Fahrt durch Slalomstangen, auf dem kürzesten Weg, verlangt eine gute Dosierung der Geschwindigkeit. Deshalb kurze Schwünge mit Extremstellung. (Abb. 9b)

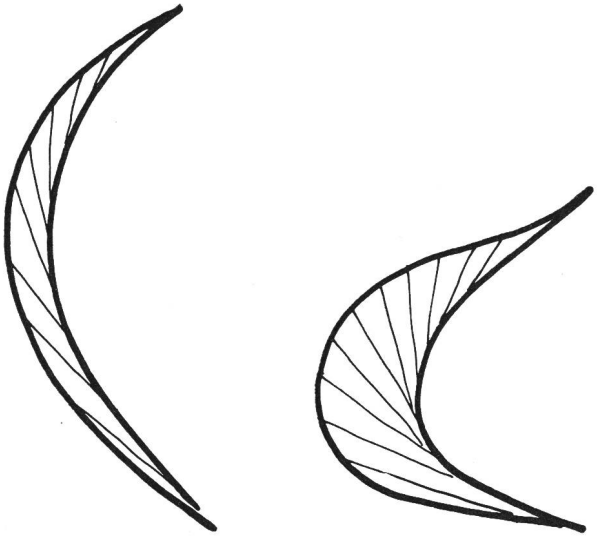


Abb. 9a Abb .9b

Foto: Hugo Lörtscher, ETS

Schlussbetrachtung

Der Rennsport hat in den letzten Jahren eine stürmische Entwicklung durchgemacht. Der Rennfahrer verzichtet auf eine kräfteschonende, genussvolle Fahrweise. Seine Fahrt ist auf Zeitgewinn ausgerichtet. Seine Werkzeuge sind eine raffinierte Technik, eine glänzende Kondition und eine tadellose Ausrüstung.
Wie anders steht doch der Skifahrer da, der seinen Sport aus Freude am Erlebnis Ski betreibt. Er wird mit einer Technik vertraut, die auf das Leichte, Natürliche, Bewegliche abzielt, die ihm die Möglichkeit gibt, den Skilauf genussvoll in jedem Schnee und jedem Gelände zu praktizieren.
Zwei Extreme, wie es scheint, unüberbrückbar getrennt. Völlig wesensfremd stehen sie sich wie feindliche Brüder gegenüber. Und doch gibt es einen Bogen, der diese beiden Skiwelten glücklich überspannt — die Jugend.
Die Jugend in ihrem Tatendrang und ihrem Hang zum Idol. Es ist deshalb die grosse Verpflichtung von uns Leitern, den Jugendlichen die technischen Mittel zu geben, die es ihnen erlauben, den Skigrössen nachzueifern. Dies erfordert den Brückenschlag

Unterrichtstechnik — Renntechnik

in Form einer Methodik der Wettkampfdisziplinen. Die Nahtstellen, die Pfeiler, die Grundlagen sind vorhanden. Es gilt in sorgfältiger Kleinarbeit darauf aufzubauen, um ein Mittel zu schaffen, das es uns erlaubt, den Jungen die Wege vorzuzeichnen, die zur Leistung und zum Erfolg führen. Doch darüber das nächste Mal.

Foto: Hugo Lörtscher, ETS