

Bewegungssehen

Beobachten, Beurteilen, Beraten: das Konzept für professionelle Bewegungsanalysen im Schneesport.

Das Sehen und Analysieren von Bewegung ist für alle Schneesportlehrer ein zentraler Bestandteil des Unterrichts. In der Station wird diese Kompetenz trainiert und als erlebnisorientierter Unterricht inszeniert.

Ziel der Station ist die

- Verbesserung der Analysefähigkeit in den Situationen am Hang und in der Nachbetrachtung per Video:
- Einüben einer inhaltlichen und kommunikativen Struktur in der Analyse und entsprechenden Rückmeldung
- Training des fahrerischen Könnens im Zusammenhang mit der verbesserten Fähigkeit zur Eigenrealisation

Beobachten, Beurteilen: Analyse ist die systematische Untersuchung des Bewegungsablaufes. **Beraten: Korrektur/Rückmeldung** ist ein Tipp zur Verbesserung in Form einer Bewegungsaufgabe oder -anweisung, Gefühlsaufgabe, o.ä.

Ablauf – Methodik

I: Training des Bewegungssehens am

Hang: Aufteilung in Kleingruppen (á vier bis fünf Personen)

1) Schattenfahren zu zweit, mittlere Radien, höchste Steuerqualität (bei schwächeren Fahrern auch kleine Radien synchron nebeneinander möglich).

Rest der Gruppe beurteilt relevante, deutlich sichtbare technische Unterschiede und gibt eine kurze Rückmeldung über den Beobachtungsansatz.

Fragen: Worauf habe ich geachtet? Was ist mir zuerst aufgefallen? Welche technischen Unterschiede konnte ich feststellen? Warum war die Fahrt nicht synchron?

2) Blitzanalyse: Fahrer fährt vorgegebene Aufgabenstellung, restliche Gruppe be-

obachtet und gibt auf Kommando des Ausbilders den Beobachtungsansatz in einem Wort (Tipp: schnell hintereinander abfragen, evtl. für zweite Kleingruppe einen Stationsleiter bestimmen)

Es geht in 1) und 2) noch nicht darum, eine Rückmeldung/Korrektur zu geben, sondern nur darum, die unterschiedlichen Beobachtungsschwerpunkte bzw. das unterschiedliche Bewegungssehen herauszustellen.

II. Darstellung der Struktur bei der Bewegungsanalyse:

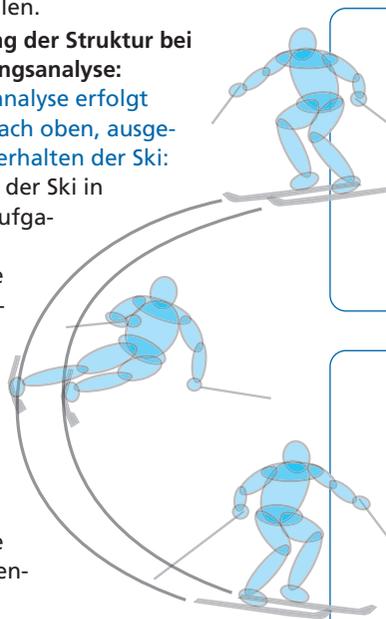
Bewegungsanalyse erfolgt von unten nach oben, ausgehend vom Verhalten der Ski:

- a) Verhalten der Ski in Bezug zur Aufgabenstellung
- b) Merkmale über den gesamten Kurvenverlauf (Position)
- c) Merkmale im Kurvenwechsel
- d) Merkmale für die Kurvensteuerung
- e) Zusatzaktionen, Bewegungsspielräume (TURD)

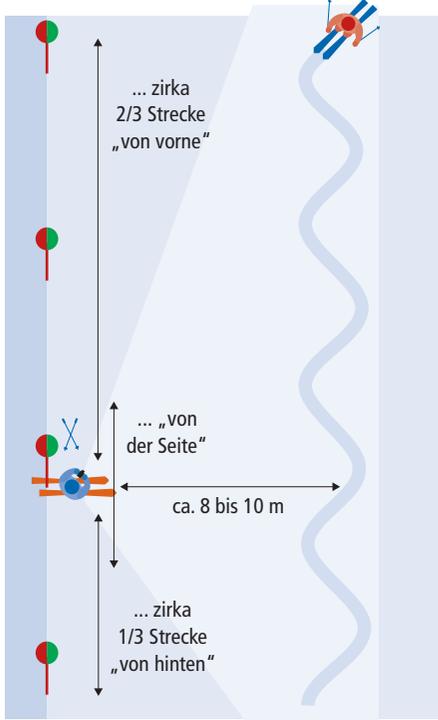
Die Bewegungsmerkmale (Fluss, Harmonie, usw.) sind letztendlich Folgen der mehr oder weniger gelungenen obigen Merkmale bzw. Aktionen!

III. Bewegungssehen und Rückmeldung:

Gruppenmitglied bekommt eine Fahraufgabe (situativ oder demonstrativ) und fährt diese vor; zwei aus der Gruppe analysieren zusammen die Fahrt und einigen sich anschließend auf eine entsprechende Korrekturmaßnahme (mit Be-



Videoaufnahme oder Standanalyse ...



gründung); im Wechsel bis jeder als Rückmelder dran war. **Erarbeiten der zwei-/ dreiteiligen Rückmeldung in Bezug auf die Analyse, d.h. Erkennen des größten Handlungsbedarfs und angemessene Verbesserungsaufgabe**

1) Blitzkorrektur (in Kleingruppen mit mind. 5 bis max. 6 Schülern pro Gruppe) Aufgabenstellung wie oben, aber jetzt mit Blitzkorrektur in drei Sätzen (positiver Aspekt oder Eigenrealisation, Verbesserungsansatz bzw. Begründung, Korrektur bzw. Aufgabe); Gruppe achtet auf Einhaltung und Richtigkeit **Überprüfung des Rückmeldeschemas auf Praktikabilität und Fehlerquote**

2) Fakeanalyse

Fahrer fährt einfache Aufgabenstellung mit kleinem Fehler (nach subjektivem Empfinden), restliche Gruppe analysiert den Fake, anschließend kurzer Abgleich mit Fahrer

3) Kopie/Karikatur

Fahrer imitiert einen anderen aus der Gruppe, Rest versucht zu erraten, wer kopiert wurde. **Bestimmte Eigenheit herausstellen und übertrieben darstellen**

4) Vergleich Eigenrealisation (in Kleingruppen)

Gruppenmitglied bekommt eine Fahraufgabe (situativ oder demonstrativ), fährt diese vor und bewertet seine Fahrt kurz selbst (Eigenrealisation); zwei Kollegen überlegen sich eine Korrektur, hören aber Eigenrealisation nicht; **anschließend wird die Fremdkorrektur mit der Eigenrealisation verglichen**

5) Bewegung sehen und bewerten mit der ganzen Gruppe

Schattenfahren von zwei Dreier- oder Vierergruppen nacheinander mit klarer Aufgabenstellung bezüglich Radius/ Winkel/ Tempo; restl. Kollegen (max. 3) bewerten die beiden Gruppen nach Schulnotensystem mit Begründung (auch als Blitzbewertung möglich)

6) Videofahrten (wenn möglich)

Ausbilder oder Teilnehmer filmen jeden 2 Mal– ergibt pro Fahrer zwei Aufnahmen und stellt dabei unterschiedl. Aufgaben

Training der Videokorrektur

Vorbemerkungen:

– Die Kenntnis der Funktion der technischen Hilfsmittel (Kamera, Laptop) und der Grundsätze einer Aufnahme am Hang wird vorausgesetzt; kann/soll aber evtl. nochmal wiederholt werden

– Es kann unter den gegebenen Bedingungen nur um eine Istwert-Analyse und mögliche Optimierungen in der Funktionalität der Bewegungsabläufe gehen. Die verschiedentlich im Zusammenhang mit Video-Feedback-Training beschriebene Sollwertinformation kann und soll nicht zuletzt mangels eines klaren Technikleitbildes, auf das wir sehr bewusst verzichten, nicht geleistet werden!

a) Videoanalyse: Besprechung der Einzelfahrten unter Beachtung der besproche-

nen Kriterien durch den Ausbilder (erste Aufnahme)

b) Training Video-Korrektur – Teilnehmer geben selbst Rückmeldung (zweite Aufnahme) unter Berücksichtigung B–B–B

Zu beachtende Punkte!

- Grundeinstellung: Wir sprechen nicht unbedingt von „Hauptfehler“, da es beim Skifahren selten um Fehler geht, sondern oft um nicht angepasste Merkmale/Aktionen/ Bewegungsspielräume, die dazu führen, dass Gleichgewicht/ Geschwindigkeit/Richtung nicht optimal kontrolliert werden können. Aber deshalb sind diese noch keine Fehler!

Grundsätze für Fahraufnahmen

- Videoaufnahme nach Möglichkeit 2/3 von unten, 1/3 von oben filmen
- Licht- und Geländeverhältnisse beachten (Sonne, Mulden, Liftstützen u.ä.)
- Filmer gibt Signal, Fahrer bestätigt mit Stockheben und fährt dann los!
- Abstand zum Filmer in der Vorbeifahrt ca. 10 m

Ablauf Videoanalyse

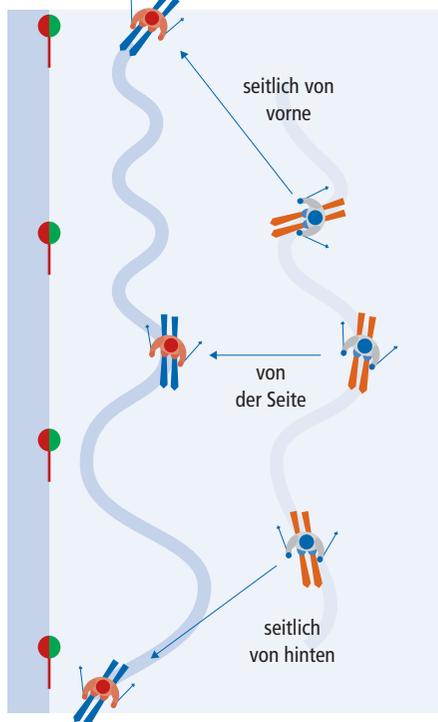
- ganze Fahrt in Normaltempo (evtl. 2-mal)
- evtl. Erfragen der Eigenrealisation (nicht zwingend, abhängig von Niveau)
- Analyse von Teilsequenzen (max. 2)
- Korrektur/Rückmeldung (B–B–B)
- evtl. Fahrt in Normaltempo

Beachte: Bedeutung von erstem und letztem Satz – Einstieg mit positivem Aspekt und Dauer der Ansage „20-sec-Regel“!

Allgemeine Kommunikationsgrundsätze

- Fahrer/Kunden sollen nicht vorgeführt werden
- Kritik grundsätzlich positiv verpacken (... hier solltest du versuchen, dass ...)
- positive, freundlicher Wortwahl (oft Angst vor Einzelkorrektur bzw. Video vorhanden und Angst blockiert lernen!)
- nachvollziehbare Ansagen bzw. Begründungen geben (diese Kurve ist..., weil ...)
- Fahrer/Kunden immer wieder abholen (... kannst du das nachempfinden, ...)

Beobachten während der Fahrt ...



Motivation

- Durch die gemeinsame Arbeit am Thema entsteht eine gewisse Einheitlichkeit und Gruppendynamik in der Betrachtung von Bewegungen und in der Kommunikation über Bewegung, das bedeutet letztendlich eine Qualitätssteigerung in unserem ureigensten Aufgabenbereich
- Jeder Teilnehmer hat die Chance durch die häufige konzentrierte Rückmeldung durch die Kollegen eine Rückmeldung seiner fahrerischen Qualität auf hohem Niveau zu erhalten (wann hat man das schon?)
- Die gemeinsame Videobetrachtung bringt eine Einheitlichkeit und Qualitätssteigerung im Umgang mit Videokorrekturen, ohne die individuellen Qualitäten des einzelnen Teilnehmers zu unterdrücken.

Karl Haider

„Level 1“ ab 2013/2014

Motorik – optimales Kurvenfahren

Bei der Level-1-Motorikprüfung sind **zwei Prüfungsfahrten** zu absolvieren. Es wird eine **situative** und eine **demonstrative Aufgabe** gestellt. Die Prüfungsaufgaben werden am Prüfungstag nach der vorherrschenden Situation festgelegt und vorgestellt.

• **situative Aufgabe** –

Überprüfung des situativen Könnens

= Anpassen der Bewegungsspielräume und Merkmale für optimales Kurvenfahren an die vorherrschende Situation.

Gelände: Piste, mittelsteil und/oder steil, kupiert

Radius: kurz und/oder mittel, dem Gelände und Schnee angepasst

Tempo: sportlich, kontrolliert

• **demonstrative Aufgabe** –

Überprüfung des demonstrativen Könnens

= von vier definierten Prüfungsaufgaben (1–4) werden eine oder zwei Aufgaben ausgewählt, die in Teilabschnitten kombiniert werden können und in einer Fahrt zu bewältigen sind:

1. Prüfungsaufgabe

Gelände: mittelsteil

Radius: mittel

Tempo: sportlich, kontrolliert und gleichbleibend

Besondere Aufgabe:

Demonstriere besonders geschnittene Kurvensteuerungen (Carven)

2. Prüfungsaufgabe

Gelände: flach

Radius: mittel

Tempo: langsam

Besondere Aufgabe:

Einpflügen bis in die Falllinie, die Kurve ab der Falllinie parallel beenden

3. Prüfungsaufgabe

Gelände: mittelsteil

Radius: kurz

Tempo: mittel

Besondere Aufgabe:

Kurvenwechsel mit Stockeinsatz und bodenparallelem Abheben beider Ski

4. Prüfungsaufgabe

Gelände: mittelsteil

Radius: kurz

Tempo: mittel

Besondere Aufgabe:

Fahre mit Stockeinsatz und demonstriere einen besonders harmonischen und fließenden Bewegungsablauf

Prüfungsablauf

Jede Prüfungsfahrt wird vor der Prüfung von den Prüfern demonstriert. Die Prüflinge können danach eine Trainingsfahrt im Prüfungsgelände durchführen. Dabei geben die Prüfer kurze Tipps. Im Anschluss wird die Prüfung durchgeführt.

Sturz: Bei der Level-1-Prüfung führt ein Sturz nicht unbedingt zur Note 6. Bewertet wird immer der Gesamteindruck der jeweiligen Fahrt unter Berücksichtigung der Bewertungskriterien.

Die Skipraxis-Prüfung ist bestanden bei einem Notenschnitt von min. 4,5 aus beiden Einzelnoten.

Bewertungskriterien

1. Erfüllung der Aufgabenstellung
2. Erfüllung des Merkmals für optimales Kurvenfahren ...
... im gesamten Kurvenverlauf
3. ... beim Kurvenwechsel
4. ... in der Kurvensteuerung
5. Anpassen der Bewegungsspielräume