



FORUM Profi-Schule 2023

DSLVL-Fahrphilosophie

Kurvenfahren mit unterschiedlichen Druckphasen



DSLVL-Fahrphilosophie

lange vs. kurze Druckphase



DSLVL-Fahrphilosophie

Kurvenfahren mit unterschiedlichen Druckphasen

Warum?



DSLVL-Fahrphilosophie

**Kurvenfahren mit
unterschiedlichen Druckphasen**

Warum?

**zusätzliche Möglichkeit
Kurven zu gestalten!**



DSLVL-Fahrphilosophie

Kurvenfahren mit unterschiedlichen Druckphasen

1. situative Anpassung

- Piste/Schnee:
weich vs. hart
- Fahrweise:
moderat vs. sportlich
- Bewegungen:
verteilte vs. akzentuierte Bewegungen



DSLVL-Fahrphilosophie

Kurvenfahren mit unterschiedlichen Druckphasen

1. situative Anpassung

- Piste/Schnee, Fahrweise, Bewegungen

2. Anforderung

- bei gleichbleibenden Rahmenbedingungen steigende Anforderung



DSLVL-Fahrphilosophie

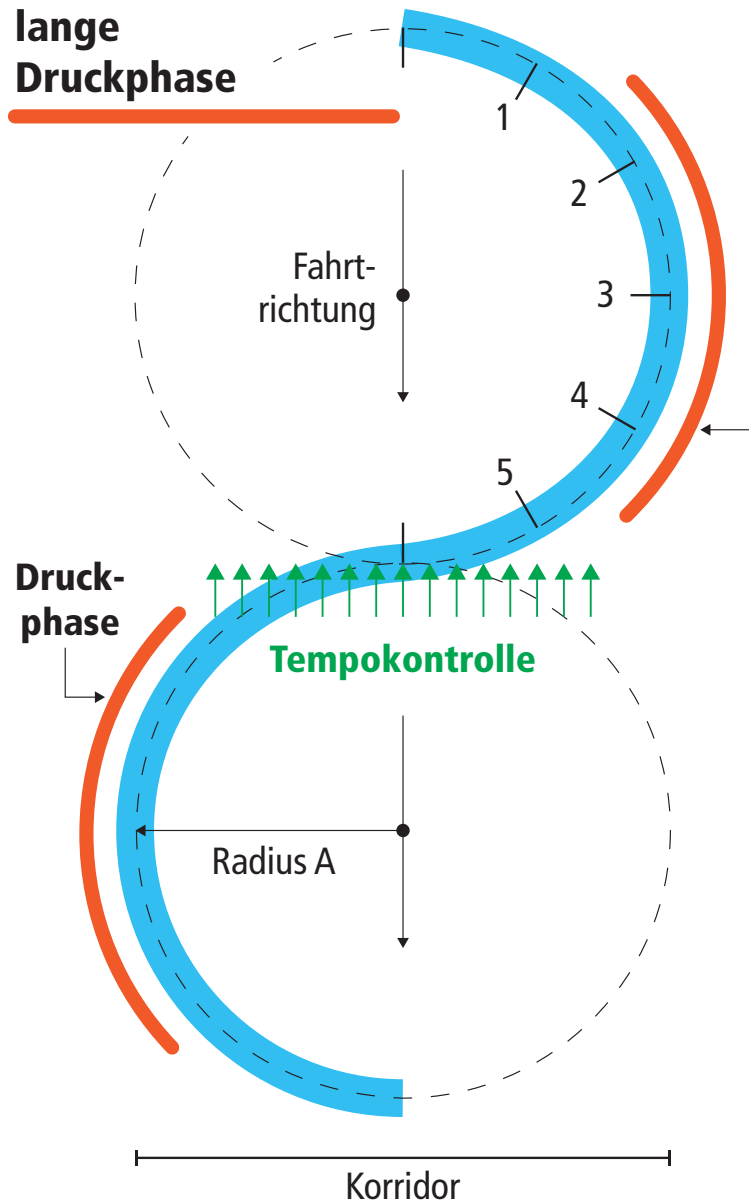
Kurvenfahren mit unterschiedlichen Druckphasen

mögliche Anwendung ab Level 2

- **Ausbildung und Training**
Vorbereitung auf Level 3:
Fahren nach vorgegebenen Linien
- **relevante Prüfungsaufgabe**
Motorik, Technik



Kurvenfahren mit unterschiedlichen Druckphasen



Druckphase zwischen 1 und 5 Uhr

Druck- und Belastungsregulation und Hauptbewegungen:

auf ganze Kurve verteilt, zeitgedehnt, weich, dosiert, harmonisch, fließend

Bewegungsvariable Timing:

Druckaufbau so früh wie möglich, Druck lange aufrechterhalten

Kurvenradius:

gleichbleibend

Kurvenbahn:

gleichbleibend rund

Tempogefühl im Kurvenverlauf:

gleichbleibendes Tempo

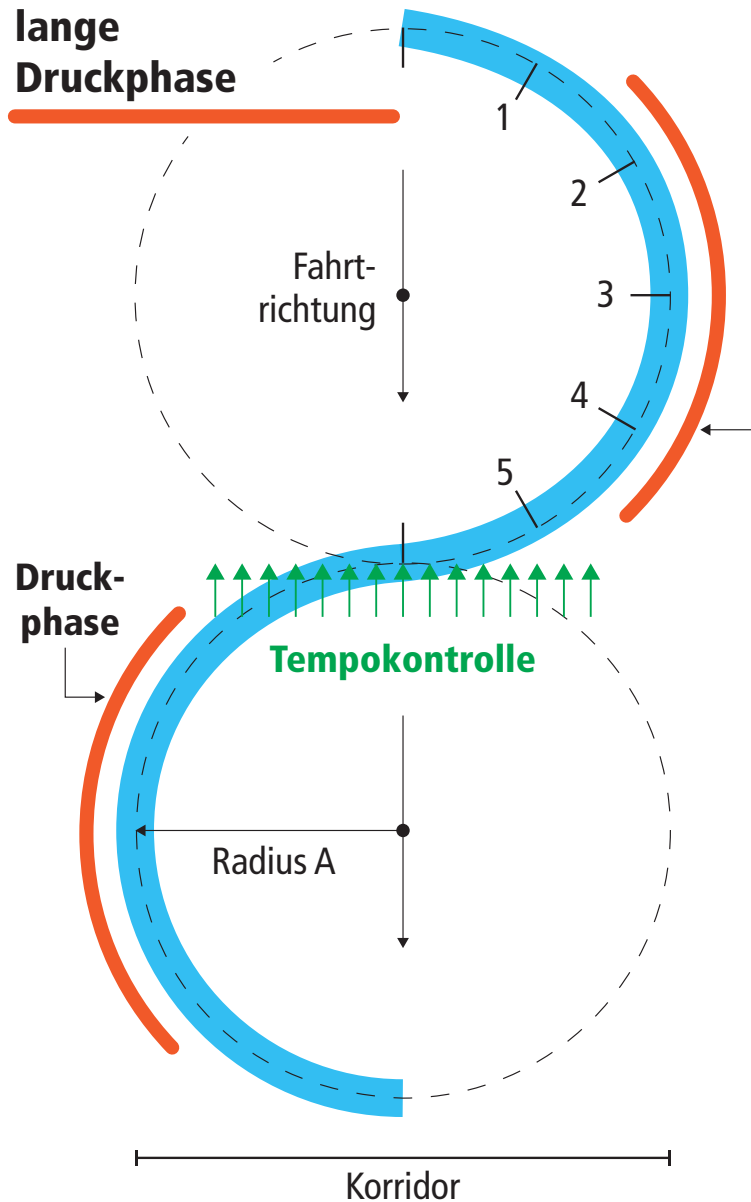
Funktion:

- + kraftsparendes Skifahren: keine Druckspitzen
- + kontinuierliche Richtungsänderung
- + keine Bewegungsplateaus
- + geringere Anforderung an das Gleichgewicht

Gelände und Schnee:

- + flach bis steil – griffiger Schnee

Kurvenfahren mit unterschiedlichen Druckphasen



Funktion:

- + kraftsparendes Skifahren (keine Druckspitzen)
- + Bewegungsfluss (keine Plateaus)
- + Richtungskontrolle (Schneewiderstand)
- + geringere Anforderung an das Gleichgewicht



Kurvenfahren mit unterschiedlichen Druckphasen

Druckphase zwischen 2 und 4 Uhr

Druck- und Belastungsregulation und Hauptbewegungen:

auf Kurvenscheitel konzentriert, kurz, hart, punktuell, dynamisch, sportlich

Bewegungsvariable Timing:

Druck auf Kurvenscheitel konzentriert, Druckaufbau spät und kurz, Druck früh lösen

Kurvenradius:

von größer auf kleiner, wieder auf größer

Kurvenbahn:

„eckig“

Tempogefühl im Kurvenverlauf:

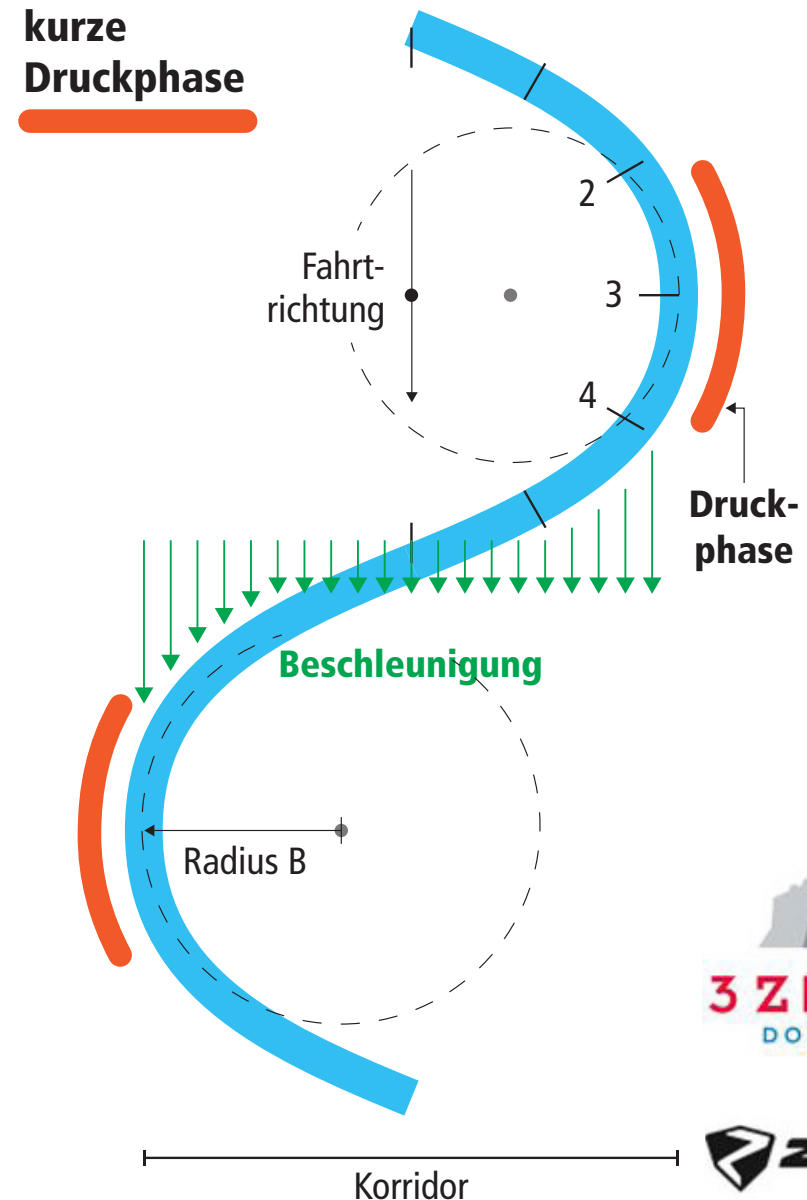
Beschleunigung ab 4 Uhr bis 3 Uhr

Funktion:

- + sportliches Skifahren
- + schnelle, kurze Richtungsänderung
- + ständiger Wechsel: Verzögern, Forcieren
- + kurzer, dafür höherer Druck: „Druckpunkt“
- + bei vorgegebenen Linien kürzerer Weg

Gelände und Schnee:

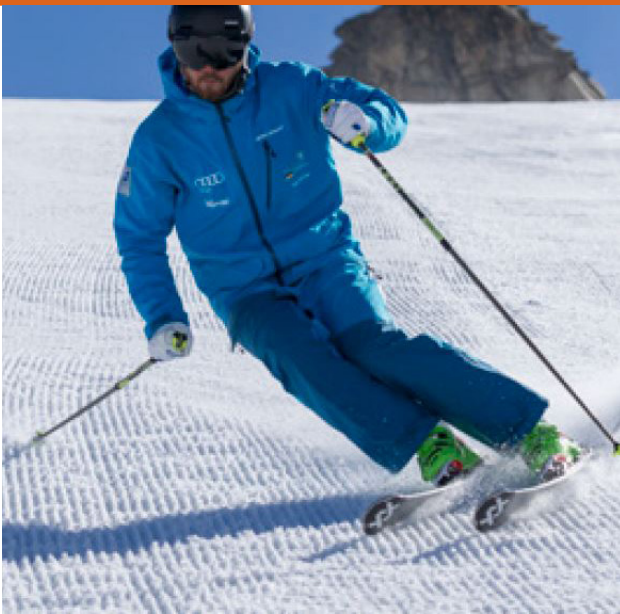
- + ab mittelsteil – nicht weicher Schnee



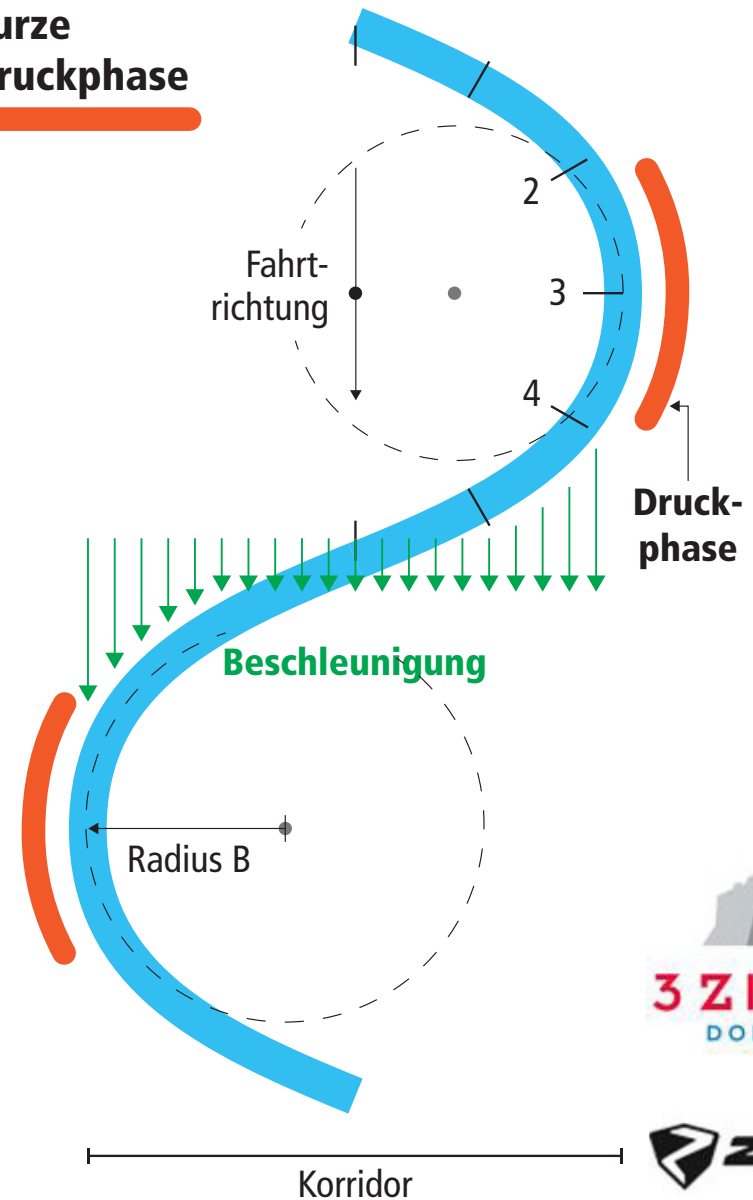
Kurvenfahren mit unterschiedlichen Druckphasen

Funktion:

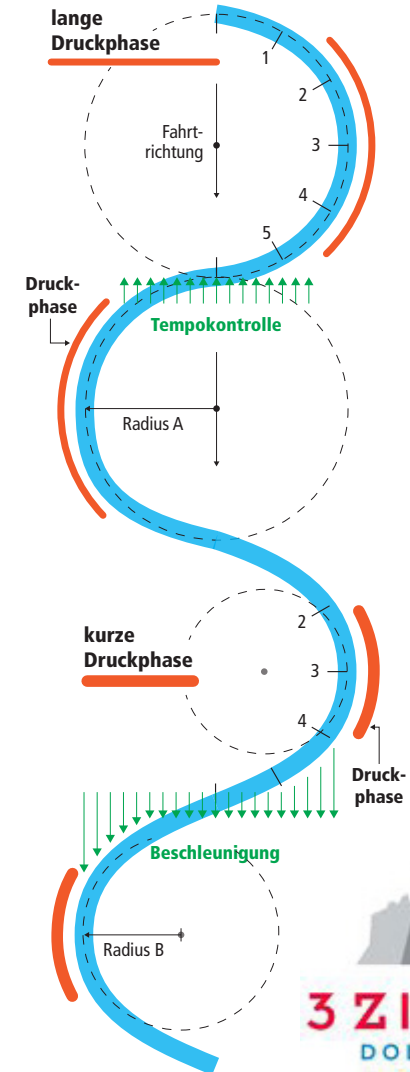
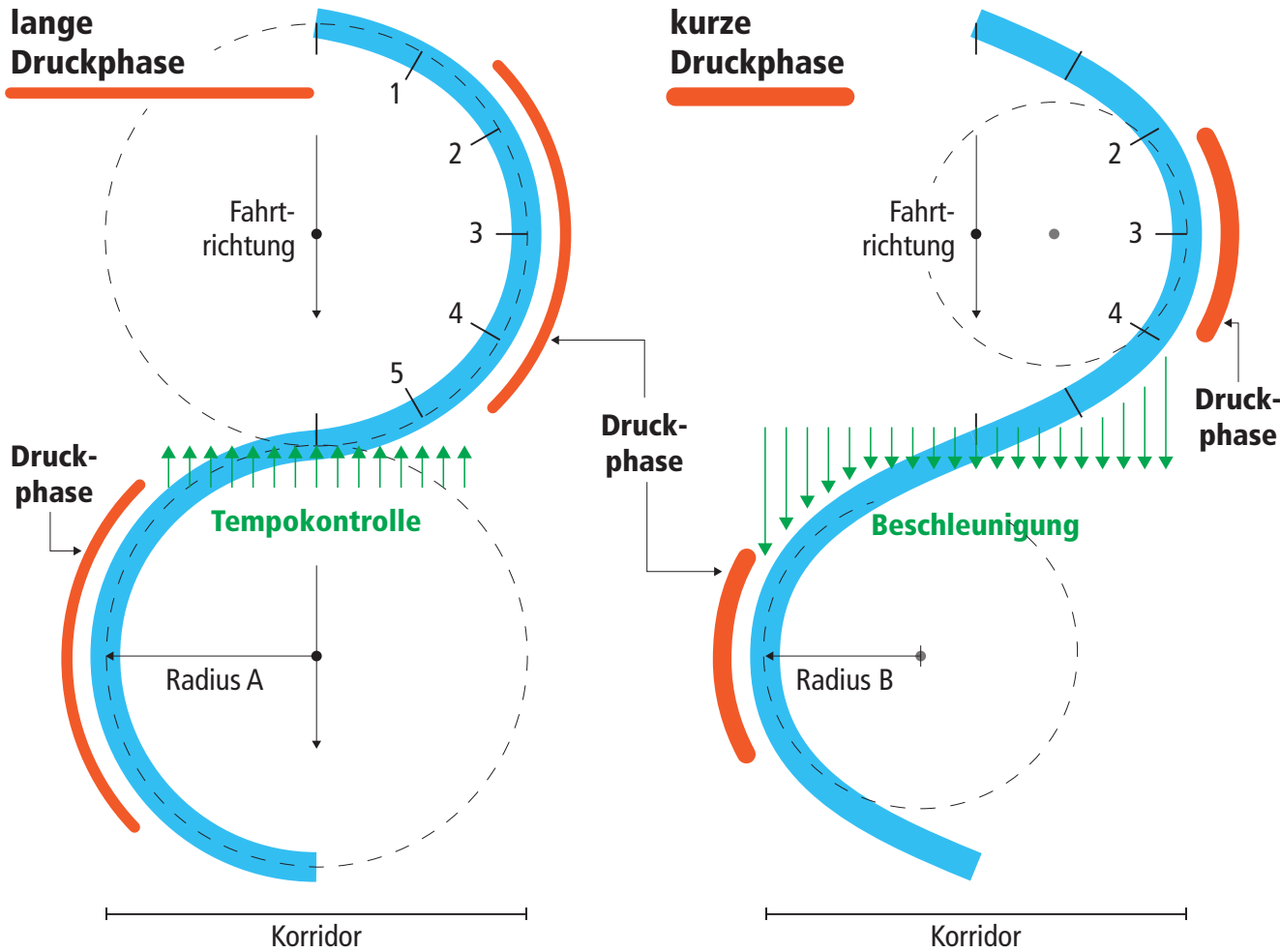
- + kurzer, höherer Druck: harter Schnee
- + schnelle, kurze Richtungsänderung
- + Wechsel von Verzögern u. Forcieren
- + Beschleunigung im Kurvenwechsel
- + hohe Anforderung an Regulation
- + kürzerer Weg



kurze
Druckphase

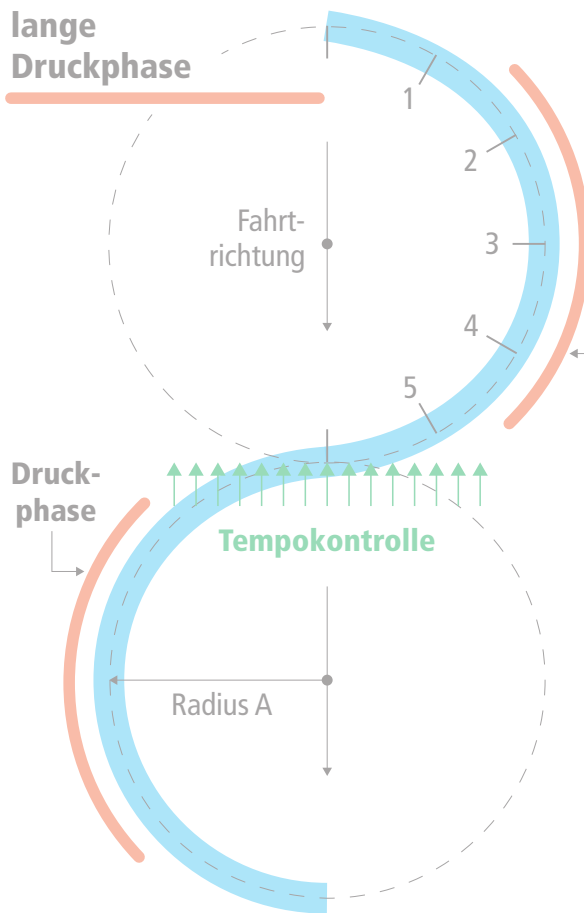


Kurvenfahren mit unterschiedlichen Druckphasen

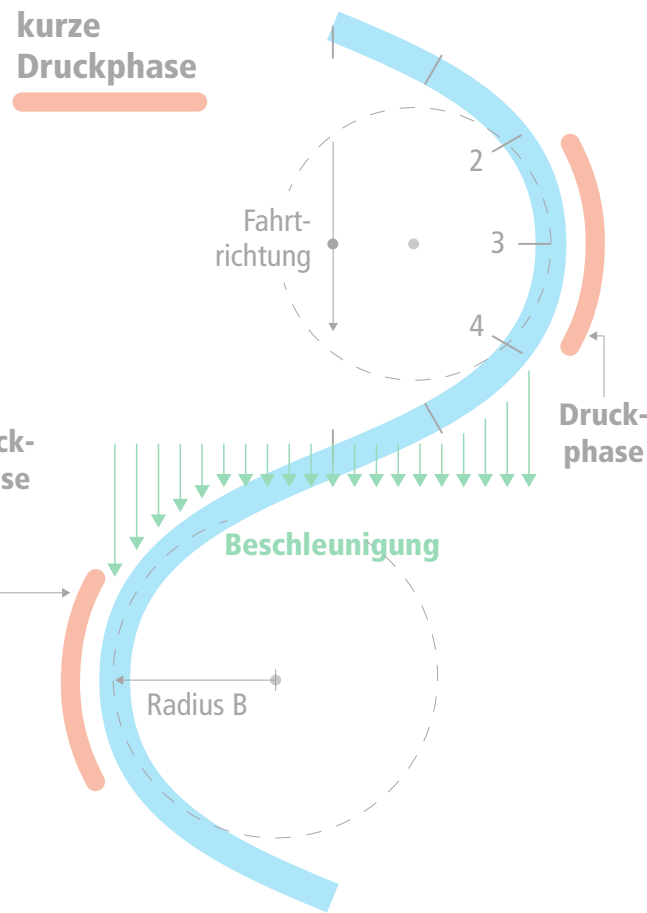


Kurvenfahren mit unterschiedlichen Druckphasen

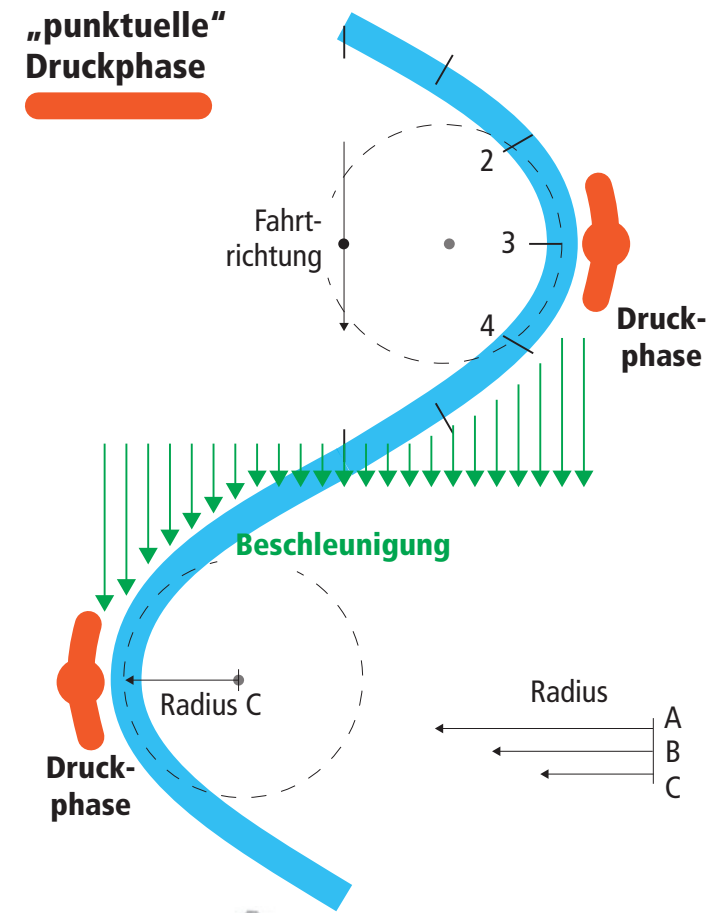
Level 1



ab Level 2

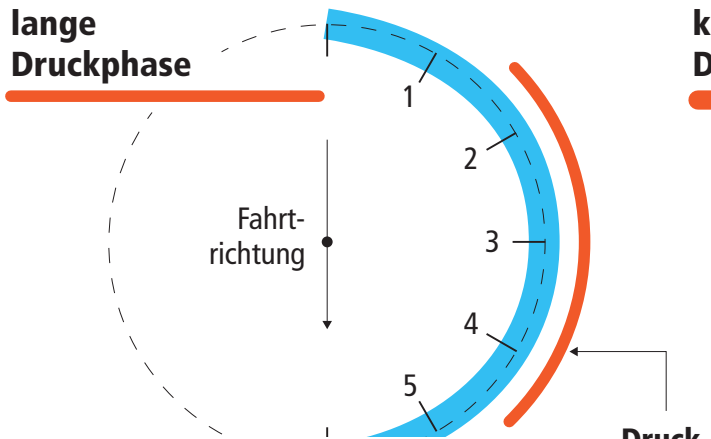


SL-Race

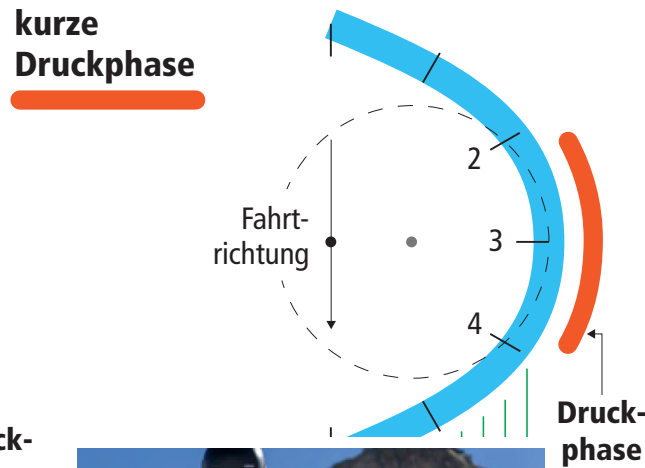


Kurvenfahren mit unterschiedlichen Druckphasen

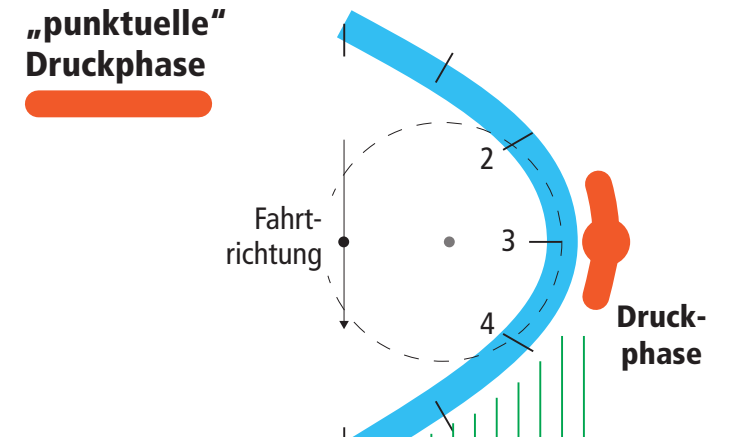
Level 1



ab Level 2

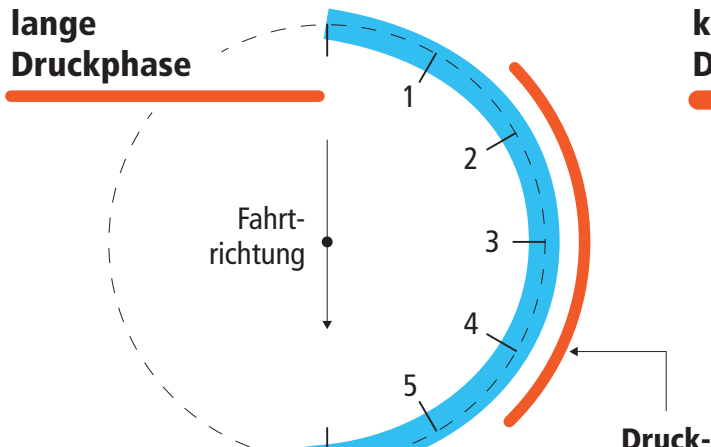


SL-Race

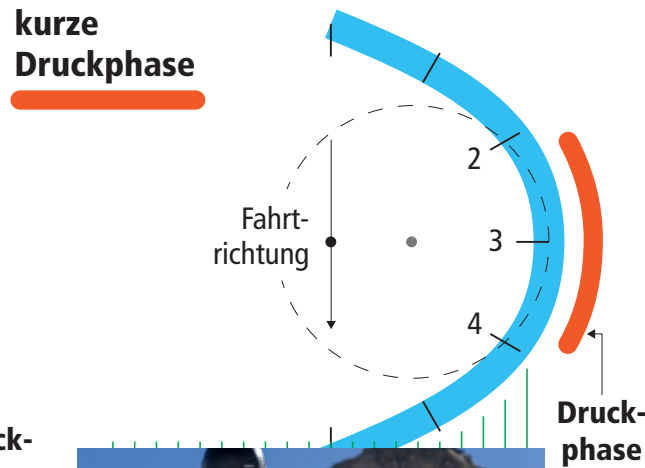


Kurvenfahren mit unterschiedlichen Druckphasen

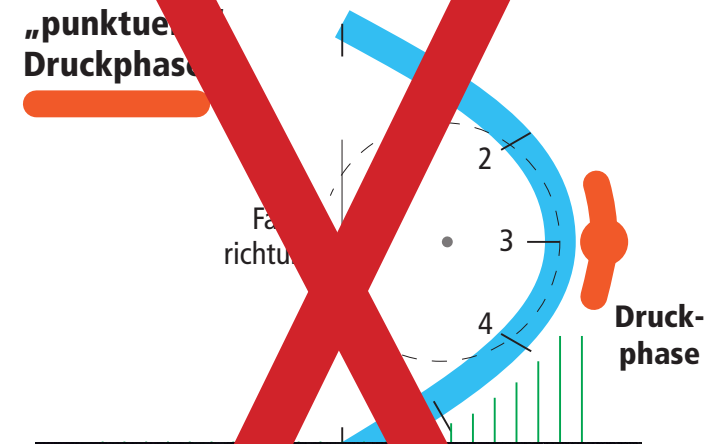
Level 1



ab Level 2



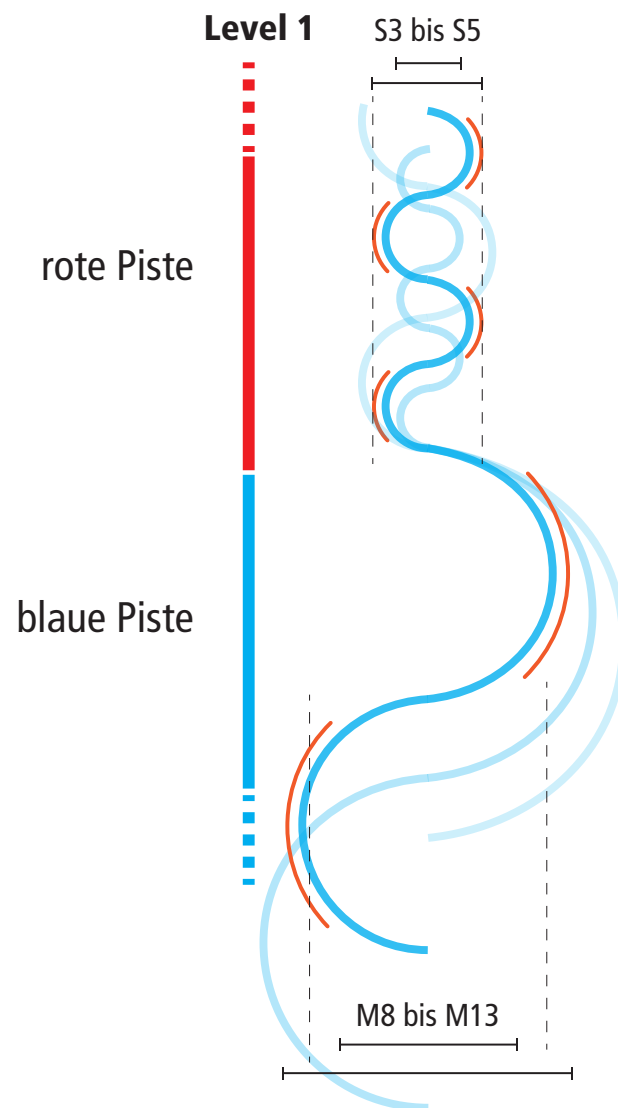
SL-Race



Anwendung Level 1

Zeige situationsangepasst dominante Dreh- und Kantbewegungen

Drehbewegungen bei S-Kurven – Kantbewegungen bei M-Kurven



Level 1

1. Piste:

Rote Piste: „S“-Kurven

Blaue Piste: „M“-Kurven

2. Korridore:

jeweils gleichbleibend:

„S“-Kurven von ca. 3 bis 5 m

M“-Kurven von ca. 8 bis 13 m

3. Tempo:

jeweils gleichbleibend: mittel
oder sportlich kontrolliert

4. Bewegungsausführung:

weich, fließend über den ganzen
Kurvenverlauf –

Kurvenuhr: von ca. 1 bis 5 Uhr

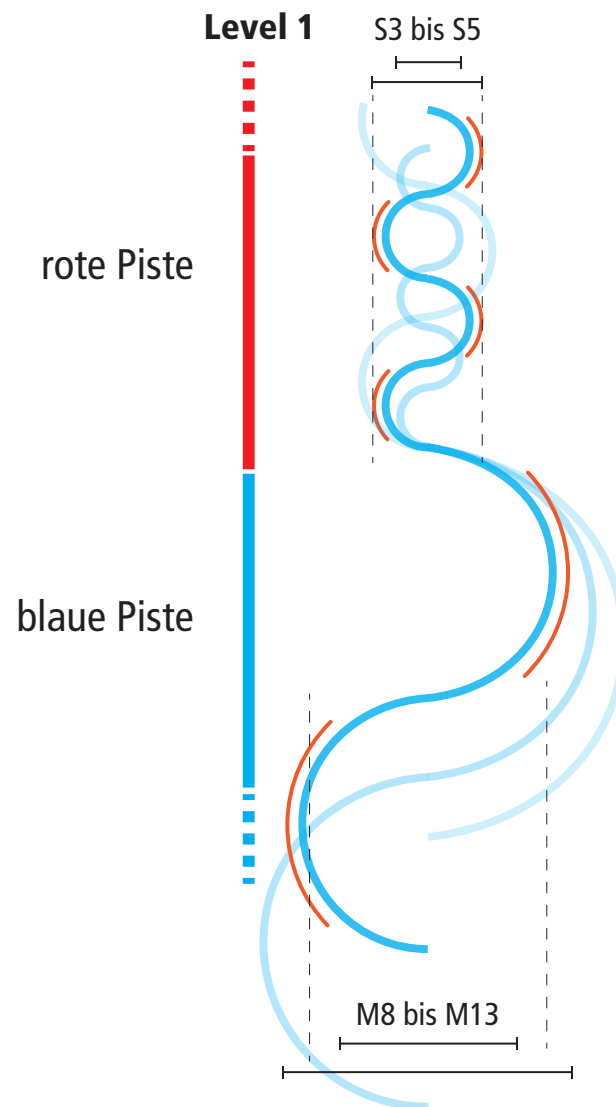
Level 1 und 2: Hinweis:

Streckenführung und Reihenfolge
der „S“- und „M“-Kurven ist
variabel und wird vor Prüfung
bekannt gegeben – dies ist beim
Training zu berücksichtigen.

Anwendung Level 1

Zeige situationsangepasst dominante Dreh- und Kantbewegungen

Drehbewegungen bei S-Kurven – Kantbewegungen bei M-Kurven



Level 1

1. Piste:

Rote Piste: „S“-Kurven

Blaue Piste: „M“-Kurven

2. Korridore:

jeweils gleichbleibend:

„S“-Kurven von ca. 3 bis 5 m

M“-Kurven von ca. 8 bis 13 m

3. Tempo:

jeweils gleichbleibend: mittel
oder sportlich kontrolliert

4. Bewegungsausführung:

weich, fließend über den ganzen
Kurvenverlauf –

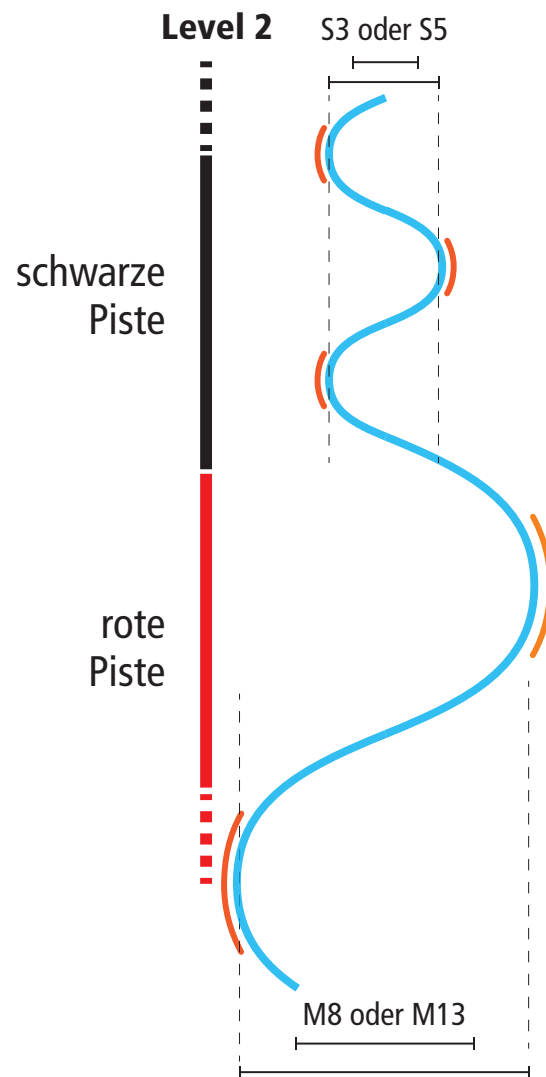
Kurvenuhr: von ca. 1 bis 5 Uhr

Streckenführung und Reihenfolge
der „S“- und „M“-Kurven ist
variabel und wird vor Prüfung
bekannt gegeben – dies ist beim
Training zu berücksichtigen.

Mögliche Anwendung ab Level 2

Zeige situationsangepasst dominante Dreh- und Kantbewegungen

Drehbewegungen bei S-Kurven – Kantbewegungen bei M-Kurven



Level 2

1. Piste:

Schwarze Piste: „S“-Kurven

Rote Piste: „M“-Kurven

2. Korridore:

jeweils gleichbleibend:

„S“-Kurven: ca. 3 **oder** ca. 5 m

„M“-Kurven: ca. 8 **oder** ca. 13 m

3. Tempo:

jeweils gleichbleibend: mittel
oder sportlich kontrolliert

4. Bewegungsausführung:

sportlich akzentuiert auf

Kurvenscheitelpunkt,

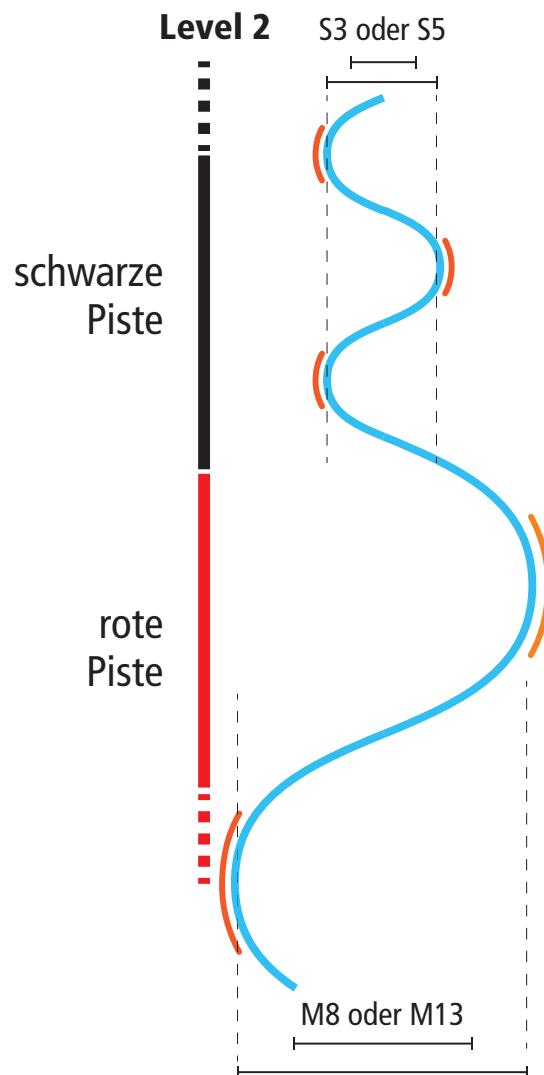
Kurvenuhr: zw. ca. 2 und 4 Uhr

Streckenführung und Reihenfolge
der „S“- und „M“-Kurven ist
variabel und wird vor Prüfung
bekannt gegeben – dies ist beim
Training zu berücksichtigen.

Mögliche Anwendung ab Level 2

Zeige situationsangepasst dominante Dreh- und Kantbewegungen

Drehbewegungen bei S-Kurven – Kantbewegungen bei M-Kurven



Level 2

1. Piste:

Schwarze Piste: „S“-Kurven

Rote Piste: „M“-Kurven

2. Korridore:

jeweils gleichbleibend:

„S“-Kurven: ca. 3 **oder** ca. 5 m

„M“-Kurven: ca. 8 **oder** ca. 13 m

3. Tempo:

jeweils gleichbleibend: mittel
oder sportlich kontrolliert

4. Bewegungsausführung:

sportlich akzentuiert auf

Kurvenscheitelpunkt,

Kurvenuhr: zw. ca. 2 und 4 Uhr

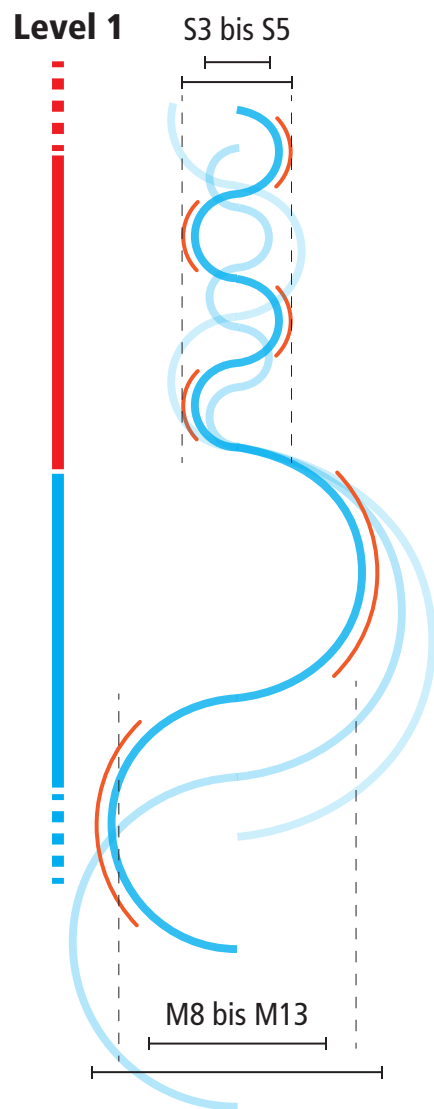
Streckenführung und Reihenfolge der „S“- und „M“-Kurven ist variabel und wird vor Prüfung bekannt gegeben – dies ist beim Training zu berücksichtigen.

**Durchführung
in Abhängigkeit
der Situation:
Fokus auf
S5-Kurven**

Anwendung Level 1 und 2

Zeige situationsangepasst dominante Dreh- und Kantbewegungen

Drehbewegungen bei S-Kurven – Kantbewegungen bei M-Kurven



Level 1

1. Piste:

Rote Piste: „S“-Kurven

Blaue Piste: „M“-Kurven

2. Korridore:

jeweils gleichbleibend:

„S“-Kurven **von** ca. 3 **bis** 5 m

„M“-Kurven **von** ca. 8 **bis** 13 m

3. Tempo:

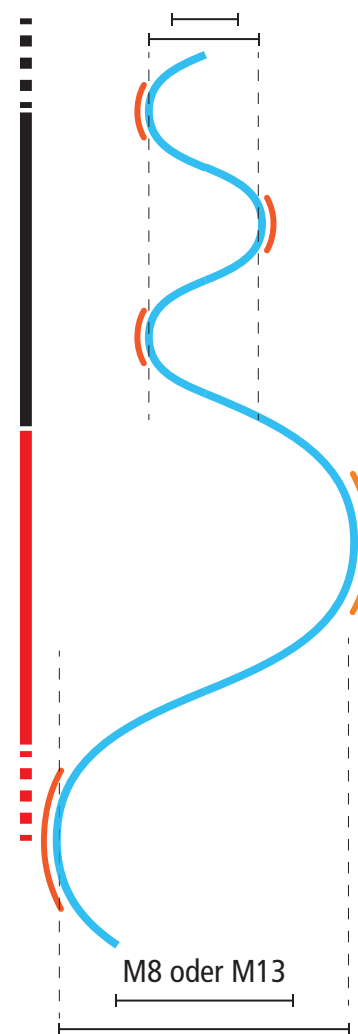
jeweils gleichbleibend: mittel
oder sportlich kontrolliert

4. Bewegungsausführung:

weich, fließend über den ganzen
Kurvenverlauf –

Kurvenuhr: von ca. 1 bis 5 Uhr

Level 2



Level 2

1. Piste:

Schwarze Piste: „S“-Kurven

Rote Piste: „M“-Kurven

2. Korridore:

jeweils gleichbleibend:

„S“-Kurven: ca. 3 **oder** ca. 5 m

„M“-Kurven: ca. 8 **oder** ca. 13 m

3. Tempo:

jeweils gleichbleibend: mittel
oder sportlich kontrolliert

4. Bewegungsausführung:

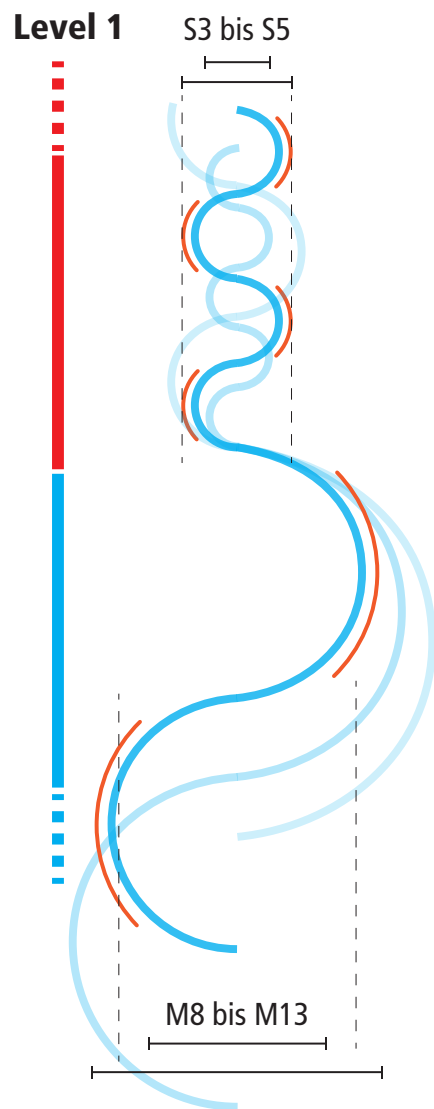
sportlich akzentuiert auf
Kurvenscheitelpunkt,

Kurvenuhr: zw. ca. 2 und 4 Uhr

Anwendung Level 1 und 2

Zeige situationsangepasst dominante Dreh- und Kantbewegungen

Drehbewegungen bei S-Kurven – Kantbewegungen bei M-Kurven



Level 1

1. Piste:

Rote Piste: „S“-Kurven

Blaue Piste: „M“-Kurven

2. Korridore:

jeweils gleichbleibend:

„S“-Kurven **von ca. 3 bis 5 m**

„M“-Kurven **von ca. 8 bis 13 m**

3. Tempo:

jeweils gleichbleibend: mittel
oder sportlich kontrolliert

4. Bewegungsausführung:

weich, fließend über den ganzen
Kurvenverlauf –

Kurvenuhr: von ca. 1 bis 5 Uhr

**= 1.:
identische Aufgabe
mit höheren
Anforderungen!**

Level 2

S3 oder S5

Level 2

1. Piste:

Schwarze Piste: „S“-Kurven

Rote Piste: „M“-Kurven

2. Korridore:

jeweils gleichbleibend:

„S“-Kurven: ca. 3 **oder** ca. 5 m

„M“-Kurven: ca. 8 **oder** ca. 13 m

3. Tempo:

jeweils gleichbleibend: mittel
oder sportlich kontrolliert

4. Bewegungsausführung:

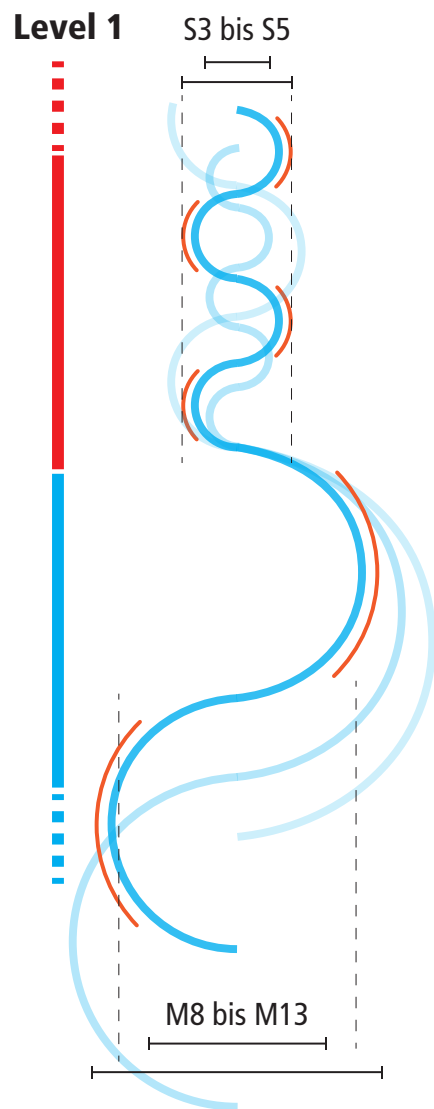
sportlich akzentuiert auf
Kurvenscheitelpunkt,

Kurvenuhr: zw. ca. 2 und 4 Uhr

Anwendung Level 1 und 2

Zeige situationsangepasst dominante Dreh- und Kantbewegungen

Drehbewegungen bei S-Kurven – Kantbewegungen bei M-Kurven



Level 1

1. Piste:

Rote Piste: „S“-Kurven

Blaue Piste: „M“-Kurven

2. Korridore:

jeweils gleichbleibend:

„S“-Kurven **von ca. 3 bis 5 m**

„M“-Kurven **von ca. 8 bis 13 m**

3. Tempo:

jeweils gleichbleibend: mittel
oder sportlich kontrolliert

4. Bewegungsausführung:

weich, fließend über den ganzen
Kurvenverlauf –

Kurvenuhr: von ca. 1 bis 5 Uhr

**= 2.:
zusätzliche
Möglichkeit
Kurven zu
gestalten!**

Level 2

S3 oder S5

Level 2

1. Piste:

Schwarze Piste: „S“-Kurven

Rote Piste: „M“-Kurven

2. Korridore:

jeweils gleichbleibend:

„S“-Kurven: ca. 3 **oder** ca. 5 m

„M“-Kurven: ca. 8 **oder** ca. 13 m

3. Tempo:

jeweils gleichbleibend: mittel
oder sportlich kontrolliert

4. Bewegungsausführung:

sportlich akzentuiert auf
Kurvenscheitelpunkt,

Kurvenuhr: zw. ca. 2 und 4 Uhr

Fortbildung 2023-24

Kurvenfahren mit unterschiedlichen Druckphasen

Handout – Fortbildung 2023-24

Skifahren und unterrichten

Verfolgt man Weltcup-Skirennen, hört man von den Co-Kommentatoren, alle hervorragende Rennlaufexperten, häufig spezielle Fachbegriffe. Sehr beliebt ist „den Druckpunkt treffen“. Was bedeutet dieser Begriff und wie können Skilehrer:innen eine Technikbeschreibung aus dem Rennsport für sich und den Skikurserichter nutzen?

Sportliche Bewegungen für den Skikurserichter

Beim Fachbegriff „Druckpunkt treffen“ stehen Druck-/Belastungsregulation und die Hauptbewegungen Kanten und Drehen in Abhängigkeit zur Bewegungsvariable Timing. Im Rennlauf ist es wesentlich, nicht nur mit höchstmöglichem Tempo um die Kurven zu fahren, sondern dabei auch einen möglichst kurzen Weg zu absolvieren. Das ist mit längerem „Geradeausfahren“ bis zur nächsten Richtungsänderung möglich. Diese muss dann sehr schnell und in kleinerem Radius abgewickelt werden, um die vorgegebene Spur zu halten. Die Voraussetzung dafür ist eine absolut stabile Position über den Skiern.

Wer den „Druckpunkt“ nicht trifft, ist meistens nicht so positioniert, dass die resultierenden Kräfte die Innenkante des Außenskis exakt und mittig treffen. Das heißt, die betreffende Person befindet sich in Bezug zur Außenfläche zu weit hinten und/oder zu weit innen (siehe „SKI FAHREN und unterrichten“, Seite 111 ff.). Dazu müssen zeitgleich Bewegungen, die zur Richtungsänderung führen (Kanten und Drehen), in passenden Anteilen präzise und ebenfalls sehr schnell durchgeführt werden, und zwar so, dass die Position stabil bleiben kann.

Der richtige Moment

Den „Druckpunkt treffen“ heißt, im richtigen Moment, zumeist im Scheitelpunktbereich der Kurve, den maximalen Druck für Kantengriff und Skidurchbiegung zu erzeugen. Zum einen, um Halt auf der vereisten Rennpiste zu bekommen, zum anderen, um den nötigen Radius für eine möglichst schnelle und kleine Richtungsänderung zu erzielen. Um es auf den Punkt zu bringen: Position, Belastung und Kantwinkel müssen passen, damit der nötige Druck entsteht.



Deutscher Skilehrerverband – 2023/24 1

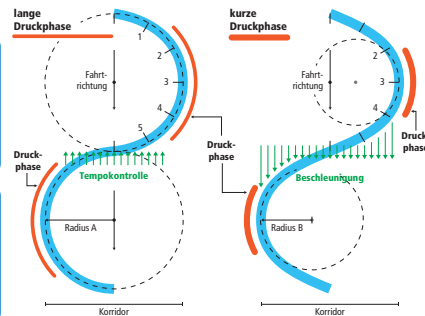


Deutscher Skilehrerverband

Motorik

Methodik

Kurvenfahren mit unterschiedlichen Druckphasen



Druckphase ab 1 bis 5 Uhr

Druck- und Belastungsregulation und Hauptbewegungen:

auf ganze Kurve verteilt, zeitgedehnt, weich, dosiert, harmonisch, fließend

Bewegungsvariable Timing:

Druckaufbau so früh wie möglich, Druck lange aufrechterhalten

Kurvenradius:

gleichbleibend

Kurvenbahn:

gleichbleibend rund

Tempogefühl im Kurvenverlauf:

gleichbleibendes Tempo

Funktion:

- + kraftparades Skifahren: keine Druckspitzen
- + kontinuierliche Richtungsänderung
- + keine Bewegungsplateaus
- + geringere Anforderung an das Gleichgewicht

Gelände und Schnee:

- + flach bis steil – griffiger Schnee

Druckphase zwischen 2 und 4 Uhr

Druck- und Belastungsregulation und Hauptbewegungen:

von größer auf kleiner, wieder auf größer

Bewegungsvariable Timing:

Druck auf Kurvenscheitel konzentriert, Druckaufbau spät und kurz, Druck früh lösen

Kurvenradius:

von größer auf kleiner, wieder auf größer

Kurvenbahn:

„eckig“

Tempogefühl im Kurvenverlauf:

Beschleunigung ab 4 Uhr bis 3 Uhr

Funktion:

- + sportliches Skifahren
- + schnelle, kurze Richtungsänderung
- + ständiger Wechsel: Verzögern, Fordern
- + kurzer, dafür höherer Druck: „Druckpunkt“
- + bei vorgegebenen Linien kürzerer Weg

Gelände und Schnee:

- + ab mittelsteil – nicht weicher Schnee

2 Deutscher Skilehrerverband – 2023/24

hen kann.“ Um einen exakten Punkt innerhalb der Kurve kann es sich allerdings nicht handeln, da die Übertragung der Druck- und Kurvenkräfte auf Schuh, Ski und Schnee Zeit benötigt und sich der Skifahrer bergab bewegt. Aber für eine bessere Vorstellung und zur Umsetzung ist der Begriff „Druckpunkt“ sehr hilfreich.

Kurvenfahren mit unterschiedlichen Druckphasen

Nicht-Rennläufer, Skilehrer und Schüler können diese Fahrweise in angepasster Form sehr gut für sich nutzen. Das Resultat ist eine spannende, herausfordernde und sportlich aktive Fahrweise, die absolut dynamisch und elegant wirkt – was für die Außen- wie auch für die Innenansicht gilt. Es macht riesigen Spaß, den „Druckpunkt zu treffen“ und mit Beschleunigung stabil aus der Kurve herauszufahren. Dabei ist es wichtig, Rücklage und die Bildung eines Bewegungsplateaus während der „längeren“ Pause zwischen den kleineren Richtungsänderungen zu vermeiden – hier gilt es unbedingt bewegungsreife zu bleiben und sich für den wieder folgenden höheren Druck und die schnellere Richtungsänderung in eine angepasste Vorlage zu bringen.

Lange versus kurze Druckphase

Stellen wir die zwei Fahrweisen gegenüber, sehen wir unterschiedliche Ergebnisse. Diese können wir für vielseitiges Kurvenfahren und das Skitraining nutzen (s. links). Das Experimentieren mit unterschiedlichen Druckphasen ergibt ein flexibleres, spaßvolles Skifahren und kann, siehe Fortbildung 2023-24, zu einem Tagesprogramm ausgebaut werden. Das Kurvenfahren mit unterschiedlichen Druckphasen ist schließlich auf fast allen Pisten, bei beliebigem Tempo und Richtungsänderungen möglich.

Anwendung auch bei Skilehrerprüfungen

Kurvenfahren mit unterschiedlichen Druckphasen kann sich auch in den Motorik-Anforderungen der Level-Prüfungen wiederfinden. So ist folgende Unterscheidung denkbar:

Handout – Fortbildung 2023-24

Level 1: Schwerpunkt: Kurvenfahren mit längerer Druckphase bzw. mit über den ganzen Kurvenverlauf verteilter Druck- und Belastungsregulation ab 1 Uhr bis 5 Uhr auf der Kurvenhufe. **Fokus:** Harmonischer, gleichbleibender Bewegungsfluß und Rhythmus ohne Druckspitzen. **ab Level 2:** Schwerpunkt: Kurvenfahren mit kürzerer Druckphase bzw. mit hauptsächlichlicher Druck- und Belastungsregulation zwischen 2 und 4 Uhr auf der Kurvenhufe. **Fokus:** Schneller werdende Bewegungen zum Scheitelpunkt der Kurve, um Druckphase zu verkürzen. Gegenüber Level 1 höherer Anspruch an Stabilität und Sportlichkeit, trotz gleicher Tempoanforderung, insbesondere bei S5-Kurven.

Methodik: Kurze Druckphase – Auswahl möglicher Aufgaben

■ ■ Lernebene Grün und Blau

■ ■ Stotterpfug/Stotterkurve

Während einer (Pflug-)Kurve mehrmals und kurz den Außenski stärker drehen, aufkanten und belasten.

Variationen: Fokus auf Aufkanten legen; Anzahl der Bewegung pro Kurve festlegen; auf Zurück Aufgabe ausführen; Hintermann führt Aufgabe zeitgleich durch; Hintermann muss es einmal mehr schaffen; mit geschlossenen Augen fahren (Hintermann passt dabei auf); ...

Lernziel: Kürzeren und höheren Druck erzeugen und dabei stabil bleiben.

■ ■ Von der Kurve zum „Eck“

Von runden, weiten (Pflug-)Kurven immer mehr zu eckigen, engen (Pflug-)Kurven fahren, dabei Tempo möglichst konstant halten.

Variationen: Drei runde Kurven, drei eckige Kurven im Wechsel; Linkskurve rund, Rechtskurve eckig und umgekehrt; ... **Lernziel:** Trotz kleinerem Radius und höherem Druck in stabiler Position bleiben.

Deutscher Skilehrerverband – 2023/24 3

Handout – Fortbildung 2023-24

■ ■ **Schusshocke-Kurve-Schusshocke**
Zwischen den (Pflug-)Kurven eine Schusshocke (mit paralleler Skistellung) einnehmen, bis drei zählen und danach schnelle, kurze Richtungsänderung durchführen.

Variationen: Schusshocke in hoher Position; Schusshocke in tiefer Position; Schussposition verändern; ... **Lernziel:** im Kurvenwechsel aktiv und stabil bleiben.

■ ■ Große Bergstemme

Zur Kurvenfahrt Bergski anheben und ausstemmen, zunehmend mit größerem Winkel ausstemmen und aus der Kurve „schneiden“, nicht rutschen.

Variationen: Das Ausstemmen immer schneller ausführen, bis hin zum Springen; mit/ohne ohne Skistöcke; ... **Lernziel:** Kürzeren, höheren Druck und größeren Winkel erzeugen und dabei stabil bleiben.

■ ■ Pausenschwung/Zinnsoldat

Zwischen den Kurven eine „Pause“ einlegen, d.h. zur Kurvenfahrt Ski unbelastet aufkanten und sich in die Kurve eintragen lassen. Ab 2 Uhr gekanteten Außenski belasten, weiter aufkanten und Kurvenlage einnehmen.

Variationen: Pause bis 3 Uhr verlängern; dabei tiefe und hohe Positionen ausprobieren; ... **Lernziel:** Radiusverengung mit punktuelltem Druck und großem Kantwinkel erzeugen.

■ ■ Lernebene Rot und Schwarz

■ ■ Drift-Schnitt/Ralley-Formel-1

Ski zur Kurvenfahrt stark andrehen und driften lassen, dann schnell aufkanten und aus der Kurve schneiden.

Variationen: Driftphasen zunehmend verkürzen bzw. Skidrehen schneller ausführen; ...

Lernziel: Radiusverengung erzeugen.

■ ■ **Beinpresse/Pedalo**

Bewegungsbereite und fast schon tiefe Position einnehmen, um bei 3 Uhr mit Außenbein eine Streckbewegung ausführen zu können.

Variationen: Bereits bei 2 Uhr „pressen“ oder sogar zwei mal pro Kurve „pressen“.

Lernziel: Radiusverengung erzeugen.

■ ■ **Hüftschwung/Valentino Rossi**

Kurve über isoliertes Ganzkörperkippen einfahren und bei 3 Uhr schnell die Hüfte zur Kurvenmitte bewegen, um den Kantwinkel und damit den Druck punktuell zu erhöhen.

Variationen: Mit Hüftkick einfahren, mit Ganzkörperkippen ausfahren.

Lernziel: Radiusverengung mit punktuelltem Druck und großem Kantwinkel erzeugen.

Tipp: Fokus auf Außenskibelastung legen!

■ ■ **Stützrad**

Die Kurve mit maximalem Kantwinkel fahren, der kurveninnere Stock schließt am Boden.

Variationen: Lass die Hand am Boden schließen oder schaffst du es sogar, mit dem Gesäß kurz aufzusetzen?

Lernziel: Radiusverengung erzeugen.

© 2023-24; Deutscher Skilehrerverband e.V., An der Kandahar 11, 82491 Grainau, Tel. 08821/7321423, Fax 08821/7321413, info@skilehrerverband.de, www.skilehrerverband.de. Verantwortlich für den Inhalt: Brandt/Huber/Holzmann, DSV-Ausbilderteam Alpen

4 Deutscher Skilehrerverband – 2023/24

Fortbildung 2023-24

Einfahrprogramm: Sicher auf der Piste, Teil 1: visuelle Wahrnehmung

Handout – Fortbildung 2023-24 – Einfahrprogramm

Achtung – alles im Blick?!



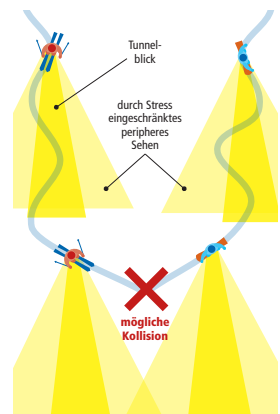
Deutscher
Skilehrerverband

Die Unfallstatistik der SIS (Sicherheit im Skisport) und der ASU (Auswertungsstelle für Skiuinfälle) zeigt seit vielen Jahren ein fast gleichbleibendes Bild: Zirka 80 Prozent der Pistenunfälle sind selbstverschuldet. Die Hauptgründe dafür sind mangelnde Fitness, Überschätzung der motorischen Fertigkeiten und damit auch die Unterschätzung des Fahrtempos. Kurz: Es wird oft untrainiert, mit zu wenig Können, zu schnell gefahren! Sehr gut möglich, dass dazu auch die Situation, wie Schneebeschaffenheit, Breite und Steilheit der Piste, falsch eingeschätzt wird – Schneemangel (schmale Pisten) und technische Beschneidung (harter, glatter Untergrund) tragen wahrscheinlich ihren Teil dazu bei. Die restlichen 20 Prozent der Unfälle sind auf Kollisionen zurückzuführen – bei 1.000 Skifahrern entstehen durch Zusammenstöße 1,29 Unfälle, so SIS und ASU. Zu beachten ist, dass 80 Prozent dieser Unfälle schwere Verletzungen zur Folge haben – was uns zu folgender Frage führt:

Wie kommt es zu Kollisionsunfällen?

Das Sehen ist der wichtigste Sinn um andere wahrzunehmen – das Hören, oft durch Helm und Mütze reduziert, kann untergeordnet werden (= das Fühlen lassen wir besser außen vor!) Beim Sehen bzw. bei der visuellen Wahrnehmung spielt die Fokussierung und das periphere Sehen eine wichtige Rolle. Beim Fokussieren trifft das Gesehene zentral auf die Netzhaut des Auges auf und kann klar und deutlich erkannt werden – beim peripheren Sehen trifft das Gesehene den Randbereich der Netzhaut und ist „verschwommen“ und „unscharf“. Dazu muss der Schneesportler wissen, dass das Sehen im Randbereich ohnehin durch Schneebrille eingeschränkt ist. Und Achtung: Zusätzlich können Drucksituationen wie Überforderung durch harte Piste und hohem Tempo einen

Tunnel- bzw. Scheinwerferblick, der das Sehen im Randbereich weiter einschränkt, entstehen lassen. Auch ist unsere visuelle Wahrnehmung auf Bewegungen konditioniert, und dies ist zusätzlich noch von der Anzahl bewegter Objekte eingeschränkt: Ab einer gewissen Zahl von sich bewegenden Objekten beschränkt sich unsere Wahrnehmung automatisch auf die am nahe liegendsten Objekte, andere, vor allem unbewegte Objekte können zum Teil gar nicht mehr erkannt werden – das heißt, unter Stress und Überforderung sieht man weniger und kann dabei sogar Dinge übersehen! Klassisches Beispiel für einen Zusammenstoß sind zwei Fahrer die parallel nebeneinander mit gleichem Tempo fahren – durch identisches Tempo bewegen sie sich quasi nicht – beide sind außerhalb ihrer Komfortzone und haben ihren Blick in Zielrichtung Tal fokussiert ...



Deutscher Skilehrerverband – 2023/24 A

Teil 1

Sicher auf der Piste

Visuelle Wahrnehmung

Einfahrprogramm: „Achtung – alles im Blick?!“

Was erwartest du auf der Piste?

Um Gefahren zu vermeiden, ist es zu empfehlen, alle möglichen Ereignisse im Voraus zu durchdenken: Wie überquert man Pistenkreuzungen, wie passiert man enge Stellen, hoch frequentierte Pisten und wie geht man mit schnellen Fahrern, Gruppen- und Schwarmverhalten um? Was passiert wenn ich die Komfortzone verlasse und in die Panikzone abdrifte? Als Schneesportlehrer kennen wir diese Situationen und beraten richtig. Für eine verbesserte visuelle Wahrnehmung nutzen wir **folgende Aufgabenauswahl als mögliches Einfahrprogramm:**

■ ■ ■ Schulterblick

Blicke alle 10 Sekunden, oder nach 3, 5, 7, ... Kurven nach links und rechts über die Schulter. **Variationen:** Beobachte dabei Gegenstände links und/oder rechts und beschreibe diese. **Lernziel:** Umgebung/Situation bewusst wahrnehmen.

■ ■ ■ Starrer Hals

Fahre am rechten/linken Pistenrand und drehe deinen Kopf zum Pistenrand. **Variationen:** Partner fährt zusätzlich neben dir. **Lernziel:** visuelle Wahrnehmung sensibilisieren, Umgebung bewusst wahrnehmen.

■ ■ ■ Verfolgung

A + B fahren hintereinander in einer Spur (Abstand ca. 3 m) mit großen Winkeln (Korridor ca. 8 m). B fokussiert dabei immer einen fixen Punkt im Tal. Dadurch fährt A immer wieder aus dem fokussierten Blickfeld und „wird unscharf“ oder „verschwindet“ sogar. **Variationen:** A schließt zusätzlich rechtes oder linkes Auge.

Lernziel: visuelle Wahrnehmung sensibilisieren, Umgebung bewusst wahrnehmen.

■ ■ ■ Hände zählen

A + B fahren mit Kurzschwung im Abstand von ca. 10 ... m synchron nebeneinander. C fährt knapp dahinter in der Mitte von A + B und fokussiert ein fixen Punkt im Tal. A + B strecken unregelmäßig und unabhängig voneinander eine Hand nach oben. C versucht die gestreckten Hände zu zählen. **Variationen:** C varriert Korridor. C schließt während der Fahrt ein Auge.

Lernziel: visuelle Wahrnehmung sensibilisieren, alle Geschehnisse wahrnehmen.

Visuelle Wahrnehmung: Fokussierung und peripheres Sehen

■ ■ ■ Augen aufwärmen

Im Stand mit fixiertem Kopf die Augen schnell in alle Richtungen blicken lassen. Dabei versuchen, dass man in die Randbereiche oben, unten, links und rechts blickt.

Variationen: Partner lässt Finger in verschiedene Richtungen wandern, der Blick bleibt dabei voll fokussiert auf dem Finger. Partner verwendet zusätzlichen Finger der zweiten Hand und lässt nun zwei „Objekte“ wandern. Der Blick fokussiert nun die Augen des Partners, trotzdem wird versucht dem Finger zu folgen. **Lernziel:** Fokussierung und peripheres Sehen sensibilisieren.

■ ■ ■ Giraffe

Fahre mit aufrechtem Oberkörper und gestrecktem Hals, so hast du einen guten Blickwinkel. Achtung: durch die aufrechte Oberkörperposition, kannst du leichter in Rücklage kommen. **Lernziel:** alternativen Blickwinkel und Position erfahren.

Quelle: SIS – Sicherheit im Skisport, ASU – Auswertungsstelle für Skiuinfälle, Winter 2021. „Die Sicherheit am Hang und peripheres Sehen“, Dr. P. Ogarzynski (Interski Congress, Levi, 2023)



© 2023-24; Deutscher Skilehrerverband e.V., An der Kandahar 11, 82491 Grainau, Tel. 08821/7321423, Fax 08821/7321413, info@skilehrerverband.de, www.skilehrerverband.de. Verantwortlich für den Inhalt: Brandlhuber/Sedlmair/Holzmann, DSLV-Ausbilderteam Alpin

B Deutscher Skilehrerverband – 2023/24



Fortbildung – Vorschau

Einfahrprogramm 2024-25:

Sicher auf der Piste, Teil 2:

Kontrolle von Tempo und Richtung

Fokus: Richtung

Einfahrprogramm 2025-26:

Sicher auf der Piste, Teil 3:

Kontrolle von Tempo und Richtung

Fokus: Tempo





Deutscher
Skilehrerverband

FORUM Profi-Schule 2023

Viel Spaß in der Station!

