

Zeitschrift: Jugend und Sport : Fachzeitschrift für Leibesübungen der Eidgenössischen Turn- und Sportschule Magglingen

Herausgeber: Eidgenössische Turn- und Sportschule Magglingen

Band: 27 (1970)

Heft: 11

Artikel: Technik und Methodik der Wettkampfsdisziplinen : Slalom Riesenslalom Abfahrt

Autor: Schweingruber, Hans

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-994517>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 01.04.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Technik und Methodik der Wettkampfdisziplinen Slalom Riesenslalom Abfahrt

Hans Schweingruber, Trainer SSV

Photos: Hugo Lörtscher ETS

Abfahrt, Riesenslalom und Slalom bilden die Wettkampfdisziplinen des alpinen Skilaufes. Jedes Jahr wagen immer mehr junge, talentierte Skifahrer den Schritt zum Wettkämpfer. Wir möchten mit dieser einfachen Anleitung dem Leiter ein Lehrmittel in die Hand geben, das ihm in seinen Bestreben helfen will, den Jugendlichen dem Wettkampfsport näher zu bringen. Die Tätigkeit als Skitrainer setzt gute Kenntnisse der Skitechnik und der Methodik voraus. Die Anwendung seines Wissens wird er jedoch nur durch die Erfahrung erlernen können. Kaum eine Sportart stellt den Leiter vor so vielseitige Probleme wie der Skisport. Der Trainer muss jedem seiner Schützlinge die individuellen Anwendungsformen lassen. Auch kann der Skisport nicht in einer Halle, die immer die gleichen Arbeitsbedingungen bietet, ausgeübt werden. Im Gegenteil müssen die Übungsanlagen zu gewissen Zeiten jeden Morgen in der freien Natur neu aufgebaut werden.

Diese Faktoren stellen den Leiter immer wieder vor neue Probleme. Mit einer guten Organisation und grosser Erfahrung kann der Trainer trotzdem ein erfolgreiches und intensives Training durchführen. Die nachfolgenden Ausführungen über die Technik und die Lehrweise der alpinen Disziplinen soll allen Jugendleitern eine Ermunterung sein, mit ihren Schülern den Schritt zum sportlichen Training zu wagen.



1. Die Technik

1.1. Allgemeine Grundsätze

Die Beobachtungen der letzten Jahre zeigen, dass sich die Fahrweise des alpinen Skiwettkämpfers immer mehr von der allgemeinen Unterrichtstechnik unterscheidet.

Schulskilaf und Rennsport verfolgen ganz verschiedene Ziele. Um die unterschiedlichen Ziele erreichen zu können, sind in der Regel auch verschiedene Mittel notwendig. Der Genusskifahrer erstrebt als höchstes Ziel das schöne und möglichst mühelose Skifahren. Die Zeit, die er für eine Abfahrt aufwendet spielt für ihn nur eine unwesentliche Rolle. Für den Skiwettkämpfer jedoch entscheidet einzig der Sekundenzeiger der Uhr über den Wert der gefahrenen Technik. Im Gegensatz zum Sonntagsskifahrer bereitet sich der Athlet in vielen Trainingsstunden für den Skilaf vor. Dadurch bringt er grosse konditionelle und skitechnische Möglichkeiten mit an den Start, die dem allgemeinen Skifahrer abgehen. Er wird also auch in der Lage sein, sehr grosse Belastungen durchzustehen. Für ihn wird nicht die Schönheit einer Bewegung zählen, sondern nur das Resultat, das er durch diese Bewegung erreicht. Gerne wird er eine grosse Ermüdung in Kauf nehmen, wenn er dadurch Sekundenbruchteile gewinnen kann.

In den nachstehenden Ausführungen ist bewusst auf die Beschreibung von einzelnen Bewegungsabläufen verzichtet worden. Vielmehr sollen die allgemeinen Gesetzmässigkeiten der Renntechnik behandelt werden. Die verschiedenen Punkte sind jedoch bei den Korrekturen und bei der Beurteilung der Technik sicher von grosser Bedeutung.

Betrachten wir die Fahrweise unserer Schüler, so müssen wir immer klar die Technik und die individuellen Eigenschaften auseinander halten. Unter der Technik verstehen wir die Ausübung eines Bewegungsablaufes unter den physikalischen Gesetzen. Die individuelle Ausführung (Stil) richtet sich nach dem Körperbau und dem Temperament des betreffenden Sportlers.

Die nachstehend aufgeführten allgemeinen Grundsätze sollen uns helfen, bei der Beurteilung einer neuen Technik das Wesentliche vom Unwesentlichen zu unterscheiden.

1. Grundsatz: Die Bewegungsökonomie

Addieren wir die Bewegungen, die ein Anfänger ausüben muss, bis er seinen Stemmbogen glücklich fertig gefahren hat, so können wir feststellen, dass sein Bewegungsumfang beträchtlich ist. Verfeinert der Skifahrer seine Technik, so wird er mit immer kleineren Bewegungen das gewünschte Resultat erreichen. Es ist klar, dass jede umfangreiche Bewegung viel Zeit erfordert. Bei den hohen Geschwindigkeiten fehlt jedoch dem Rennfahrer in der Regel die Zeit sich im Bewegungsluxus zu üben. Vielmehr muss er jederzeit zur nächsten Aktion bereit sein. Aus diesem Grunde werden Bodenwellen nicht mit dem ganzen Körper, sondern nur mit den Beinen ausgeglichen.

Das Ziel der Wettkampftechnik wird sein, mit möglichst rationalen Bewegungen das Maximum an Leistung zu vollbringen.

2. Grundsatz: Die kompakte Körperstellung

Der Skirennfahrer muss in jeder Situation bestrebt sein in einer möglichst kompakten Körperstellung zu verbleiben. Die ihn anfallenden Kräfte sollen ihn möglichst im Zentrum des Körpers treffen.

Bleibt ein Fahrer während eines Geländesprunges in einer kompakten Körperstellung, so wird er sein Gleichgewicht ohne Schwierigkeiten bewahren können. Öffnet er jedoch seine Arme einseitig, so wird er durch den Luftwiderstand aus dem Gleichgewicht gebracht. Selbstverständlich spielt die kompakte Körperstellung auch bei der Verminderung des Luftwiderstandes (Abfahrtsstellung) eine entscheidende Rolle.

3. Grundsatz: Alle Bewegungen unterstützen die Vorwärtsbewegung

Unter dem Druck der Uhr wird der Skirennfahrer mit all seinen Bewegungen versuchen, seine Fahrtgeschwindigkeit zu vergrössern. Nach Möglichkeit unterlässt er jede Bewegung, die seine Fahrt nicht beschleunigt oder sie gar vermindert. Er darf seinen Schwung vom Hang nicht mit einem Kantenfassen oder einem Schwung zum Hang vorbereiten. Als technisch gut vorbereiteter Fahrer wird er seine Schwünge in der Regel ohne Hochentlastung auslösen und versuchen, die Rutschphase im Schwung möglichst klein zu halten.

4. Grundsatz: Die funktionelle Anwendung der Renntechnik

Der Skirennfahrer wird seine Technik immer funktionell den äusseren Gegebenheiten anpassen. Die Anpassung der Bewegungen an die Situation ist für den Wettkämpfer von entscheidender Bedeutung. Das Gelände, der Schnee, die Sichtverhältnisse, die Geschwindigkeit und die vom Kurssetzer vorgeschriebene Piste können seine Fahrt bestimmen.

Die funktionelle Anwendung seiner Möglichkeiten hat der Skirennfahrer durch die ausgedehnten Trainings erworben.

5. Grundsatz: Die Reflex- oder Korrekturbewegungen

Betrachten wir einen Slalomlauf eines Spitzenfahrers, so können wir wiederholt Bewegungen feststellen, die sich gegen die im Unterricht angestrebte Endform stellen. In der Wettkampfsituation muss der Fahrer oft zu Mitteln greifen, die wohl in seinem Rüstzeug vorhanden sein müssen, die er aber nur funktionell in der Wettkampfsituation anwenden wird.

Oft ist ein starker Stockeinsatz die letzte Rettung um einen Sturz zu vermeiden. Wird jedoch jeder Schwung mit einem zu betonten Stockeinsatz gefahren, so wirkt sich dies störend auf die gesamte Fahrweise aus.

Die Reflex- oder Korrekturbewegungen treten sicher bei jedem wettkampfmässigen Fahren auf. Aus diesen oft attraktiven Bewegungen dürfen jedoch Fahrer und Trainer in der Folge keine neue Technik formen.

In der Wettkampfsituation werden sie jedoch immer auftreten um einen Fehler zu korrigieren oder um gar einem Sturz zu entgehen.



1.2. Der Rennschwung 1)

Gewicht:

Bei der Schwungvorbereitung auf dem Talski. Mit der Auslösung des Schwunges Übergang auf beide Ski. In der Führungs- und der Endphase des Schwunges gegen den Aussenski.



Beine:

Bei der Auslösung des Schwunges Flachstellen der Ski durch eine seitliche Knieaktion. Unterstützung der Skidrehung durch die Unterschenkel. Knievorlage während der Führungsphase und leichtes Vorschieben des Innenski.



Hüfte:

Einleitung der Auslösung durch Vorausdrehen der Berghüfte. Spätestens in der Falllinie Vorschieben der Innenhüfte und Übergang zum dosierten Hüftknick zur Kontrolle der Führungsphase. Schwungende = korrekte Schrägfahrt.

Oberkörper:

Folgt den Bewegungen der Hüfte bis zur Falllinie. In der Führungsphase Ausgleichen des Hüftknicks gegen die Aussen- seite des Schwunges. Gegen Schwungende Innenseite des Oberkörpers leicht vordrehen. Der Oberkörper folgt den Bewegungen eher passiv und ruhig.



Arme:

Die Arme natürlich und locker vor dem Körper.

Skistöcke:

Dosierter Stockeinsatz. Der Schwung darf nicht durch einen betonten Stockeinsatz ausgelöst werden.

1) K. Gamma, Vervielfältigung Reg. Trainerkurs SSV 1968.





1.3. Das Umsteigen

Ziel und Zweck des Umsteigens

Durch das Umsteigen kann die Rutschphase innerhalb des Schwunges verkleinert werden. Das Umsteigen am Ende des Schwunges ermöglicht ebenfalls das Fahren einer günstigeren Linie. Durch die frühzeitige Unterbrechung der Rutschphase kann der Fahrer früher und höher aus den Toren ausfahren.

Ausführung

Die Schwungvorbereitung und die Auslösung des Schwunges wie beim Rennschwung.

Der Schwung wird jedoch nicht auf dem Aussenski zu Ende gefahren, sondern nach dem Überschreiten der Falllinie wird das Gewicht vom bogenäusseren Ski auf den Innenski verlagert (Umsteigen).

Der unbelastete Aussenski wird laufen gelassen.

Erfolgt nach dem Umsteigen eine Schrägfahrt, so wird der Aussenski wieder beigezogen und korrekt belastet.

Bei sich folgenden Schwüngen wird der nächste Schwung auf dem belasteten Bergski ausgelöst.

1.4. Die Schleudertechnik

Ziel und Zweck der Schleudertechnik

Nach dem Überschreiten der Falllinie werden die Ski durch eine Aktion der Unterschenkel beschleunigt (Schleudern). Durch die Schleudertechnik erreichen wir eine Beschleunigung am Ende des Schwunges. Auch wird die Rutschphase innerhalb des Schwunges durch das Schleudern verkleinert. Die Schleudertechnik können wir in erster Linie bei den kämpferischen und akrobatischen Slalomfahrern beobachten.

Ausführung

Die Vorbereitung und die Auslösung des Schwunges ist gleich wie beim Rennschwung.

Nach dem Überschreiten der Falllinie werden die Ski mit den Unterschenkeln in der Fahrrichtung beschleunigt. Durch die Aktion der Unterschenkel darf keine Hochbewegung erfolgen, sondern nur eine Bewegung in der Fahrrichtung. Dadurch kommt der Fahrer in eine sitzende Stellung.

Erfolgt nach dem Schwung eine Schrägfahrt, so muss der Fahrer durch Muskelkraft wieder in die normale Fahrstellung kommen.

Bei sich folgenden Schwüngen werden die Ski bei der nächsten Richtungsänderung wieder abgebremst (seitlicher Widerstand) und der Fahrer erreicht dadurch wieder die Knievorlage.





1.5. Die Luftkissentechnik

Ziel und Zweck der Luftkissentechnik

Ziel der Luftkissentechnik ist das Ausgleichen der Geländeunterschiede durch die Beine bei ruhigem, entspanntem Oberkörper. Die Ski behalten den Kontakt mit der Unterlage. Dadurch bleibt der Fahrer auch auf Buckelpisten jederzeit reaktionsfähig. Die Luftkissentechnik wird beim Durchfahren von Schlagwellen angewendet.

Besondere Bedeutung hat sie jedoch beim Schwingen von Buckelpisten.



Ausführung

Bei ruhigem, entspanntem Oberkörper gleichen die Beine die Geländeunterschiede aus. Der Schwung wird auf der Welle durch eine Aktion des bogenäusseren Knies, die oft durch die Hüfte unterstützt wird, ausgelöst. Da auf der Welle nur ein Teil der Ski auf dem Schnee liegt, ist der seitliche Widerstand gering und der Schwung kann mit relativ wenig Kraft ausgelöst werden.

1.6. Die funktionelle Anwendung der Einzelformen Fahren mit Knie- und Fusssteuerung

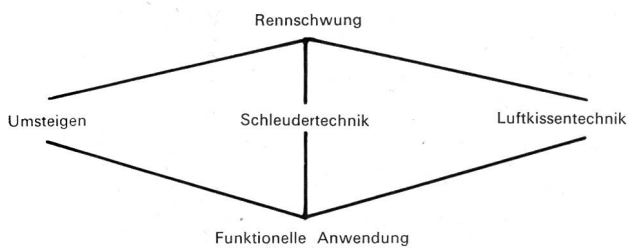
Betrachten wir einen Rennfahrer während eines Wettkampfes, so können wir feststellen, dass er nur in den seltensten Fällen die vorangehend beschriebenen Einzelformen anwendet.

Aus seinen grossen technischen Fähigkeiten wird er funktionell die richtigen Einzelteile auswählen und anwenden. Sehr oft können wir auch beobachten, dass er die verschiedenen Schwungarten vermischt anwendet.

Die funktionelle Anwendung seines ganzen technischen Repertoires ist für den Skirennfahrer von entscheidender Bedeutung. Aus diesem Grunde darf der Fahrer nicht in zu enge Grenzen gezwungen werden.

Durch die technische Schulung muss der junge Fahrer vorerst in die verschiedenen Bewegungsabläufe eingeführt werden. Die funktionelle Anwendung wird er sich in den ausgedehnten Trainings aneignen.

Durch die bewusste Schulung der aufgeführten Elemente kann besonders der junge Skifahrer unser angestrebtes Ziel schneller erreichen. Die technische Ausbildung der jungen Skirennfahrer kann durch das folgende Schema¹⁾ dargestellt werden.



= FAHREN MIT KNIE- UND FUSSSTEUERUNG

¹⁾ Vervielfältigung Kaderkurs SSV 1970.





1.7. Die Abfahrtsstellung (Hocke)

Gewicht:

Gleichmässig auf beide Ski verteilt. In leichtem Gelände evtl. leichte Rücklage.

Beine:

Stark gebeugte Knie- und Fussgelenke. Oberschenkel möglichst parallel zu den Ski. In schwierigem Gelände Fuss- und Kniegelenke nach Bedarf strecken und die Schläge auffangen.

Hüfte:

Quer zu den Ski.

Oberkörper:

Möglichst parallel zu den Ski. Rücken eher rund. Nie Hohlkreuz!

Arme:

Vor dem Körper. Die Hände berühren sich. Bei schwierigem Gelände die Arme möglichst nah am Körper fallen lassen.

Stöcke:

Die Stöcke unter die Schultern genommen. Durch diese Stellung darf keine Verkrampfung entstehen.

Skistellung:

Hüftbreit. Die Ski müssen immer flach auf der Unterlage aufliegen.

*Die häufigsten Fehler
der Abfahrtsstellung*

Der Oberkörper ist zu aufrecht. Die Folge ist eine Vergrößerung des Luftwiderstandes und eine verkrampfte Fahrweise.



Zu geschlossene Skistellung. Die Ski liegen nicht mehr flach auf der Unterlage. (Aussenkanten)



X-Bein-Stellung. Die Ski liegen nicht mehr auf der ganzen Lauffläche auf. (Innenkanten)



2. Die Methodik

2.1. Die Aufbaureihen im freien Fahren

2.1.1. Der methodische Aufbau des Rennschwunges

- Schwung aus der Fallinie. Die Auslösung erfolgt durch das Vorausfahren des Oberkörpers.
- Flacher, gleichmässiger Hang. Anfahrt in leichter Schrägfahrt. Auslösung des Schwunges durch Vorausfahren des Oberkörpers.
- Gleiche Übung, aber in eine ausgeprägtere Schrägfahrt übergehen.
- Mehrere Schwünge fahren. Zwischen jedem Schwung erfolgt eine Schrägfahrt.
- Reihenschwünge. Die Endphase des ersten Schwunges ist gleichzeitig die Auslösungsphase des nächsten Schwunges.
- Steigerung der Schwierigkeiten mit Schnee und Gelände.

2.1.2. Der methodische Aufbau des Umsteigens

- Flacher, gleichmässiger Hang. Umtreten in kleinen, schnellen Schritten zur Förderung der Beweglichkeit.
- Schwung aus der Fallinie. Umsteigen am Ende des Schwunges. Der Aussenski wird wieder beigezogen und die Fahrt in korrekter Schrägfahrt fortgesetzt.
- Schwung vom Hang mit Umsteigen am Ende des Schwunges.
- Reihenschwünge mit Umsteigen. Die Endphase ist zugleich die Auslösungsphase des folgenden Schwunges.
- Steigerung der Schwierigkeiten mit Schnee und Gelände. (Buckelpisten)

2.1.3. Der methodische Aufbau der Schleudertechnik

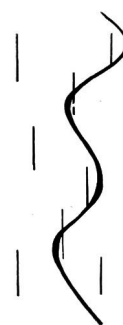
- Fahren in der Fallinie. Aus einer ausgeprägten Knievorlage schieben die Unterschenkel die Skis in der Fahrrichtung.
- Schwung aus der Fallinie. Schleudern am Ende des Schwunges.
- Anfahrt in Schrägfahrt. Rennschwung vom Hang mit Schleudern am Schwungende.
- Reihenschwünge mit Schleudern am Ende des Schwunges. Die Endphase des ersten Schwunges ist gleichzeitig die Auslösungsphase des nächsten Schwunges.
- Steigerung der Schwierigkeiten mit Schnee und Gelände.

2.1.4. Der methodische Aufbau der Abfahrtshocke (Hocke)

- An Ort. Korrekte Abfahrtshocke einnehmen.
- Mittelsteiler, gleichmässiger Hang. Fahren in der Hocke. (Auslauf beachten!)
- Mittelsteiler, gleichmässiger Hang. Fahren im Wechsel in der Hocke und in normaler Fahrstellung.
- Steigern der Geschwindigkeit.
- Steigern der Geländeschwierigkeiten.
- Fahren von Wellen und Mulden in der Hocke.
- Vorspringen und Überspringen.
- Fahren von weiten Schwüngen in der Hocke.

2.2. Slalom: Einführung und Training

2.2.1. Einführung



Angewöhnung an die Slalomstangen mit Hilfe des *Stangenwaldes*.

Jeder Fahrer sucht:

- einen eigenen Weg
- eine flüssige Spur
- eine Spur mit Rhythmuswechsel
- eine Spur mit möglichst vielen Schwüngen
- der vorgeschriebenen Spur zu folgen
- seinem Kameraden im Stangenwald zu folgen.

Der Einstockslalom

Vertikale (Kontrolle der Geschwindigkeit)



Rhythmuswechsel



Regelmässige Schwungfolge



Die Einführung des Torสลalom



Wir beginnen mit einem Einstockslalom. Nach 1–2 Durchfahrten ergänzen wir den Einstockslalom zu einem Torสลalom.

Einführung der verschiedenen Torkombinationen

Fahren von kleinen Slaloms

2.2.2. Verschiedene Trainingsformen für den Slalom

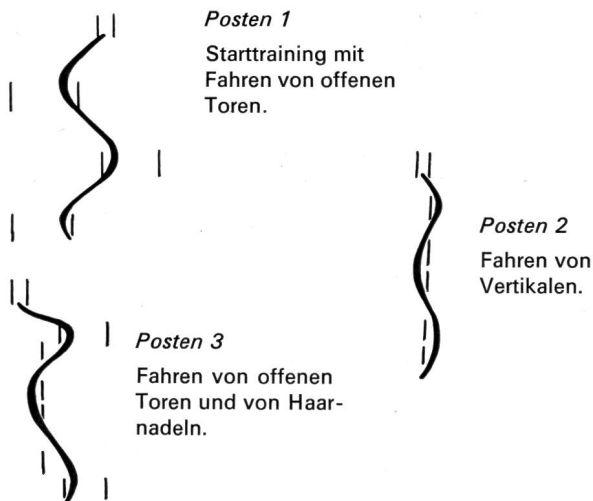
Das Ziel jeder Trainingsorganisation muss sein:

- gute Ausnützung der Trainingszeit
- möglichst gute Ausnützung des Geländes
- Durchführung eines intensiven Trainings
- Schaffung der besten Korrekturmöglichkeiten
- bester Einsatz der Trainer
- die Aktiven sollen zur Selbstständigkeit im Training erzogen werden.

Neben der herkömmlichen Trainingsart stehen uns die folgenden Trainingsformen zur Verfügung.

Der Stationenunterricht

Die Klasse wird in Gruppen aufgeteilt. Jede Gruppe beginnt an einem Posten. Nach einer bestimmten Zeit werden die Posten gewechselt. Mit dieser Unterrichtsform erreichen wir ein intensives und abwechslungsreiches Training.



Der Stufenunterricht

Der Stufenunterricht ist eine Trainingsform, die sich besonders für ein Training eignet, an welchem Teilnehmer mit unterschiedlichem Können teilnehmen. Es werden mehrere Pisten mit verschiedenen Schwierigkeitsgraden vorbereitet. Alle Teilnehmer beginnen auf der leichtesten Strecke. Wer die erste Aufgabe sicher gelöst hat, fährt bei der nächsten, schwereren Strecke weiter. Bei dieser Trainingsart fährt jeder Teilnehmer auf einer seinem Können angepassten Strecke.

Piste 1

leicht



Piste 2

mittelschwer

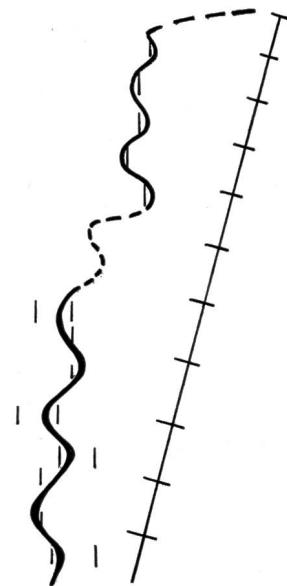


Piste 3

schwer



Der Intervallslalom



Auf einer Piste mit einem Skilift werden mehrere Slaloms vorbereitet. Zwischen den einzelnen Slaloms ist immer eine Strecke, die in freien Schwüngen zu durchfahren ist.

Die Torfolgen werden mit voller Leistung durchfahren. Während dem freien Abschwüngen kann sich der Fahrer wieder erholen und entspannen.

2.3. Riesenslalom: Einführung und Training

2.3.1. Einführung

Freies Abschwingen eines Hanges in weiten Schwüngen

Die Schüler folgen einer *vorgeschriebenen Spur*

Schwingen an festgelegten Stellen (Pistenmarkierungen, Bäume usw.)



Fahren eines Einstock-Riesenslaloms



Einführung des Rhythmuswechsels

2.3.2. Trainingsformen für Riesenslalom

Für den Riesenslalom lassen sich in angepasster Weise die Trainingsformen des Slaloms anwenden.

Bei einem Riesenslalomtraining sind nach Möglichkeit auch die wettkampfnahen Trainingsformen (siehe 3.3.) anzuwenden.

2.4. Trainingsformen für Riesenslalom

- Gewöhnung an die Geschwindigkeit. Zu Beginn müssen die jungen Fahrer an die Geschwindigkeit gewöhnt werden. Bei den ersten Trainings leichtes Gelände aussuchen.
- Langsames Steigen der Geländeschwierigkeiten
- Fahren von verschiedenen Geländeformen in hoher Geschwindigkeit.

2.4.1. Trainingsformen für die Abfahrt

Das Training in Geländeabschnitten

Diese Trainingsform eignet sich besonders für die jungen und unerfahrenen Fahrer. Die Abschnitte, die in vollem Tempo zu durchfahren sind, erfordern immer nur eine einzelne Anwendungsform. Einen Streckenabschnitt in der Hocke, es folgt eine Erholungsstrecke, einen Streckenabschnitt in der Schrägfahrt, wieder eine Erholungsstrecke usw.

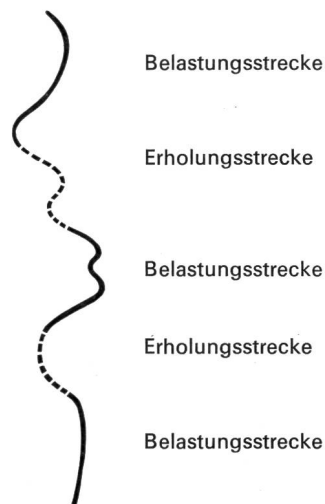
Diese Trainingsform hat den Vorteil, dass sich der Fahrer immer nur auf eine bestimmte Aufgabe konzentrieren muss. Zwischen den einzelnen Belastungsstrecken kann sich der Fahrer wieder erholen.



Das Abfahrtstraining in Intervallform

Eine Abfahrtsstrecke wird in Belastungs- und Erholungsstrecken eingeteilt. Der Fahrer hat dadurch die Möglichkeit sich nach jeder Anstrengung wieder zu erholen. Diese Trainingsform ist besonders zu Beginn des Trainings zu empfehlen.

Mit fortschreitendem Training werden die Erholungsstrecken immer kürzer und zuletzt wird die ganze Abfahrt im Wettkampftempo absolviert.



Das Paarfahren

Sind bei einem Training sehr gute und erfahrene Abfahrer anwesend, so besteht die Möglichkeit, dass sie einem Nachwuchsfahrer vorfahren können. Der junge Läufer kann dadurch in der Linienwahl und in der Dosierung der Geschwindigkeit sehr viel lernen. Es muss jedoch darauf hingewiesen werden, dass diese Trainingsart auch erhöhte Gefahren mit sich bringt. Sie ist nur mit sehr zuverlässigen Fahrern und nur auf einer leichten Abfahrtsstrecke anzuwenden.

3. Die Schulungsformen

Die Schulungsformen sollen uns helfen, die speziellen Anforderungen, die an einen Skirennfahrer gestellt werden, besonders zu schulen. Sicher werden Reaktion und Beweglichkeit auch bei jedem Training geschult. Um jedoch den hohen Anforderungen des Wettkampfsportes zu genügen, drängt sich die Suche nach speziellen Übungen auf. Ein Sprinter wird kaum Weltklasse, indem er seine Wettkampfstrecke immer wieder durchläuft. Er wird vielmehr jedes Detail wie Start, Antreten, Atmung, Armarbeit usw. immer wieder systematisch üben und trainieren.

Durch das kleiner werden des Umfangs einer Bewegung wird auch die Instruktion bedeutend schwieriger. Der Trainer kann seinem Schüler beim Erlernen einer Technik durch methodische Aufbauformen und durch seine Korrekturen behilflich sein. Er hat jedoch auch die Möglichkeit, durch geschickte Anlage des Trainingsgeländes den Fahrer zur Ausübung der gewünschten Bewegung zu veranlassen. Mit den Schulungsformen lässt sich ein Training auch interessant und abwechslungsreich gestalten.

3.1. Die Wellenbahn

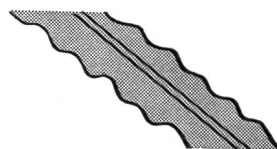
Bei der modernen Renntechnik haben die Beine die Aufgabe die von unten auf den Körper wirkenden Kräfte aufzufangen. Dabei sollte der Oberkörper möglichst ruhig bleiben.

Es liegt also auf der Hand, dass wir die Elastizität der Beine besonders schulen. Zu diesem Zweck brauchen wir Buckel und Wellen. Buckelpisten finden wir heute an jedem Skiberg. Doch sind sie für unser Vorhaben wegen ihrer Unregelmässigkeit vorerst ungeeignet.

Mit ein paar Schaufeln können wir innert kurzer Zeit eine für unsere Zwecke geeignete Wellenbahn bauen.

Wir errichten an einem nicht zu steilen Hang mindestens fünf bis sechs Querwellen. Die Höhe dieser Wellen soll 60 bis 80 cm und die Breite kann bis zu 10 m betragen. Der Abstand von einer Welle zur anderen beträgt ungefähr 4 m.

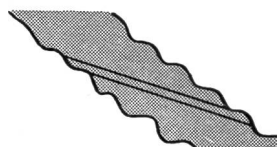
Auf dieser Trainingsbahn lassen sich nun eine Reihe interessanter Übungen zur Schulung der Bein elastizität ausführen. Die Wellenbahn verlangt vom Skifahrer eine weiche Fahrweise. Wer mit steifen Beinen über die Wellen fährt, wird seinen Fehler unmittelbar bemerken. Die Übungsmöglichkeiten sind so gross, dass die folgenden Skizzen nur einige Anregungen geben sollen.



Verschiedene Fahrübungen in der Fallinie.

Ziel:

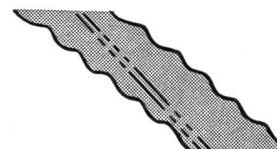
Der Oberkörper bleibt während der Fahrt möglichst ruhig.



Verschiedene Fahrübungen in der Schrägfahrt.

Ziel:

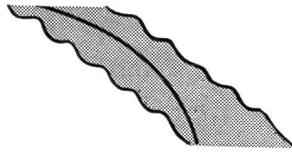
Der Oberkörper bleibt ruhig und die Ski werden korrekt belastet.



Überspringen der Wellen.

Ziel:

Ruhige Flugphase und korrekte Landung.



Temposchwung über die Wellen.

Ziel:

Ruhige Fahrt, die Ski sollen den Kontakt mit dem Schnee nicht verlieren.



Mehrere Schwünge über die Wellen. Die Schwünge werden auf den Wellen ausgelöst.

Ziel:

Weiche und ruhige Fahrt.



Kurzschwüngen über die Wellen. Jeden Schwung auf einer Welle auslösen.

Ziel:

Weicher Wechsel zwischen den Schwüngen.

3.2. Beweglichkeits- und Reaktionsschulung mit Slalomstangen

Neben einer perfekten Skitechnik wird der erfolgreiche Slalomfahrer über eine gute Beweglichkeit und über ein ausgeprägtes Reaktionsvermögen verfügen. Seine Technik wird er im Training ständig schulen und verbessern. Schenkt er jedoch seiner Beweglichkeit und seinem Reaktionsvermögen die nötige Aufmerksamkeit?

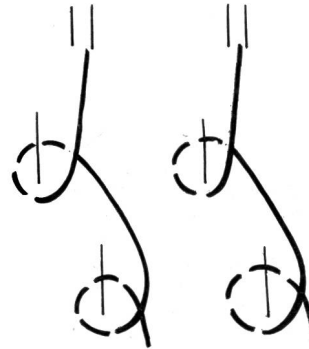
Die beiden Faktoren sind jedoch von entscheidender Bedeutung, so dass ihre spezielle Schulung in keinem Trainingsaufbau fehlen sollte. Die nachstehend aufgeführten Beispiele fördern nicht nur die Beweglichkeit und die Reaktion, sondern sie lockern das oft strenge Training angenehm auf.

Bei der Planung des Trainings können diese Schulungsformen zum Aufwärmen oder aber als Abschlusswettkampf eingeplant werden.

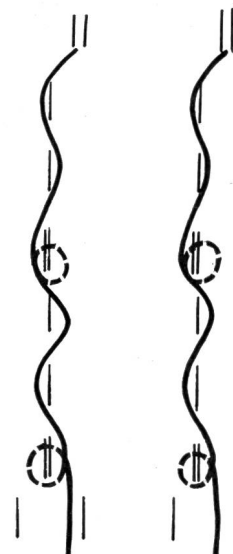
Schulung der Beweglichkeit durch Umlaufen von Slalomstangen



Starten und um zwei bis drei Stangen herumlaufen.



Die gleiche Übung, aber in Wettkampfform auf zwei parallelen Anlagen.



In zwei parallelen Vertikalen werden durch zwei Stangen die Tore markiert, welche zu umlaufen sind. Auf den beiden Anlagen starten zwei Fahrer gleichzeitig. Wer ist schneller und beweglicher?



Innerhalb eines Slaloms verlangen wir an einer bestimmten Stelle das Umlaufen einer Stange. Mit dieser Übung können wir die Beweglichkeit und den Rhythmuswechsel schulen.

Reaktionsübungen mit zwei parallelen Vertikalen



Der Fahrer wechselt je nach dem Armzeichen des Trainers von der linken in die rechte Vertikale oder umgekehrt. Diese Übung schult auf eine amüsante Weise die Reaktion und den Rhythmuswechsel. Je länger der Parcours ist, um so grösser wird das Vergnügen.



Reaktionsübung innerhalb eines Slaloms

3.3. Wettkampfnah Trainingformen

Die Forderung nach einem wettkampfnahen Training ist nicht neu und wird auch in vielen anderen Sportarten angewandt. Der Athlet soll auch im Training zeitweise den gleichen Bedingungen wie im Wettkampf ausgesetzt sein.

Glücklicherweise bietet der alpine Skisport viele interessante und abwechslungsreiche Trainingsformen, die dieser Forderung entsprechen.

Sicher können wir jeden Durchgang mit der Stoppuhr messen. Dies darf jedoch nicht das einzige Mittel bleiben, mit dem wir die Wettkampfsituation erreichen können.

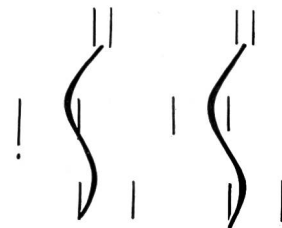
Viel spannender sind die direkten Zweikämpfe mit Kameraden. Bei diesen Übungsformen vollbringt der Fahrer eine maximale Leistung in einer entspannten Trainingsatmosphäre.

Testrennen sind sicher notwendig um ein genaues Bild der Leistungsfähigkeit der Fahrer zu erhalten. Sie müssen jedoch immer unter einwandfreien und fairen Bedingungen durchgeführt werden.

Mit den wettkampfnahen Trainingsformen wird das Training lustbetont und zugleich sehr intensiv.

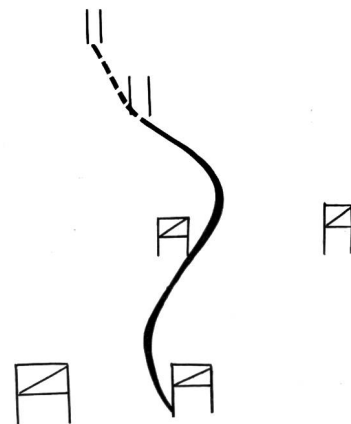
Startübungen in Wettkampfform

Wir bereiten zwei parallele Anlagen vor. Auf Kommando starten zwei Fahrer gleichzeitig.

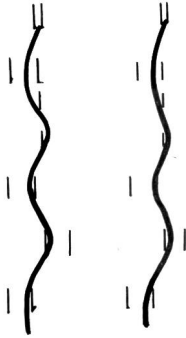


Verfolgungsrennen

Die beiden Fahrer starten hintereinander. Der zweite Fahrer versucht den erstgestarteten Fahrer einzuholen. Nach dem ersten Durchgang werden die Plätze gewechselt. Diese Trainingsform eignet sich besonders für den Riesenslalom.



Der Parallelslalom



Auf einem gleichmässigen Hang bereiten wir zwei gleiche Slaloms vor. Zwei Fahrer starten gleichzeitig und der Zielrichter wird den Sieger bezeichnen. Bei guten Verhältnissen lassen sich in dieser Form auch Stafettenwettkämpfe austragen.

Fahren gegen die eigene Zeit

Wir stoppen die Zeit bei dem ersten Durchgang eines Fahrers. In den folgenden Durchgängen versucht er nun seine eigene Bestzeit zu verbessern.

Mit diesem Vorgehen wird der Fahrer immer zu einem angriffigeren und risikoreicheren Fahren gezwungen.

4. Schlussbetrachtung

Die Arbeit als Skitrainer kann nicht durch die Theorie erlernt werden. Sicher werden dort die unbedingt notwendigen Grundlagen vermittelt. Die Anwendung kann sich der Trainer jedoch nur während der praktischen Arbeit aneignen. In dieser Anleitung werden verschiedene Aufbauformen und Trainingsmöglichkeiten beschrieben. Sie können jedoch nur Anregungen sein.

Es wird immer die Aufgabe des Leiters sein, die den Schülern und den äusseren Gegebenheiten angepassten Übungen auszusuchen.

Diese Aufgabe setzt eine grosse Erfahrung voraus. Diese Erfahrung wird sich jeder Leiter in der praktischen Arbeit aneignen können.

Auch hier gilt das Motto: «Frisch gewagt, ist halb gewonnen».

