



Diesen Beitrag können Sie aus dem Internet unter www.alpenverein.de/panorama.htm herunterladen.

Fotos: Rudi Salger

Lust auf Tiefschneefahren?

Pistenfahrer wie Tourengänger träumen von einer beschwingten, spielerisch eleganten Abfahrt in unberührtem Pulverschnee. Doch oft entpuppt sich die Auflage eines Tiefschneehangs als nass, schwer und heimtückisch. Wie man die eigene Unsicherheit überwinden und auch unter schwierigen Schneebedingungen Tiefschnee noch genießen kann, schildert Wolfgang Wagner.

Eines vorweg – die schnelle „Patentlösung“, das Tiefschneefahren zu lernen, gibt es nicht, aber – und das ist das Positive – jeder kann es lernen!

Bevor wir zu den Tipps kommen, einige grundsätzliche Gedanken zum Verständnis für das „Wie“ des Tiefschneefahrens. Die Ski sinken im Tiefschnee ein und sind dadurch schwerer zu drehen als auf der Piste. Ziel muss es also sein, entweder die Ski nicht tief einsinken zu lassen oder zumindest kurzfristig an die Oberfläche zu bringen, um sie mit wenig Widerstand drehen zu können.

Auch ist es nicht so einfach, die Ski kontrolliert zu führen – verlässt ein Ski die „gemein-

same Richtung“, so ist er kaum wieder in „den Griff“ zu kriegen.

Drei Taktiken, dass die Ski nicht im Schnee versinken

☐ Mit den Ski eine möglichst große, gleichmäßige Fläche bilden. Je größer die Auflagefläche, desto weniger sinkt man ein. Dies bedeutet, dass beide Ski möglichst gleichmäßig belastet werden sollten. Auch die Länge und Breite der Ski beeinflussen die Auflagefläche. Spezielle Tiefschnee- bzw. Freerideski nutzen diesen Effekt aus, indem sie deutlich breiter sind als normale Ski.

☐ Über hohes Tempo ein „Aufschwimmen“ der Ski erreichen. Dieser Effekt wird am

deutlichsten, wenn man sich vor Augen führt, dass bei entsprechend hohem Tempo ein Mensch sogar barfuß (ganz ohne Ski) „Wasserski“ fahren kann. Für viele „Tiefschneeanfänger“ stellt aber gerade das angemessene Tempo ein großes Problem dar.

☐ Die Ski zur Kurvoneinleitung kurzfristig an die Schneeoberfläche oder sogar ganz aus dem Schnee herausbringen und diesen Moment zum Drehen der Ski nutzen. Dieses „Herausbringen“ der Ski kann je nach Situation aktiv oder eher passiv erfolgen. In der Praxis wird man natürlich die drei geschilderten Taktiken miteinander verbinden und je nach Schneebeschaffenheit unterschiedlich stark gewichten.

Wie funktioniert Tiefschneefahren?

Es gibt nicht die eine Tiefschneetechnik. Vielmehr ist ein vielseitiges Bewegungsspektrum erforderlich, um der jeweiligen Situation – unterschiedlicher Schnee, unterschiedliche Steilheit usw. – entsprechend reagieren zu können.

Wie auch beim Fahren auf der Piste müssen die Ski belastet, gekantet und gedreht werden.

Wobei hier das Kanten eher von untergeordneter Bedeutung ist. Die entscheidende Rolle spielt sicher die Frage der richtigen Be- und Entlastung der Ski und wie sie am besten (leichtesten) zu drehen sind.

Wie werden die Ski im Tiefschnee be- und entlastet?

Um mit den Ski eine möglichst große, gleichmäßig belastete Fläche bilden zu können, sollten sie eng geführt werden. So bilden beide Beine einen Block und arbeiten völlig synchron. Führt man die Ski etwas breiter, fällt die „Blockbildung der Beine“ deutlich schwerer, wodurch es oft zu unterschiedlichen Belastungen („Umsteigen“) zwischen Außen- und Innenski und damit zu einem tieferen Einsinken des jeweils stärker belasteten Skis kommt.

Neben der seitlichen Belastungsverteilung fällt der Belastung in Längsrichtung im Tiefschnee eine fast entscheidende Bedeutung zu. Zuviel Druck in Richtung Skispitze lässt den Ski abtauchen und führt fast unweigerlich zum „Salto“. Zuviel „Rücklage“ kostet enorm viel Kraft (vor allem mit Rucksack) und erschwert kontrolliertes Kurvenfahren. Es gilt daher, ständig und sehr feinfühlig die Lage anzupassen. Insgesamt sollten jedoch die Fersen etwas stärker belastet werden als die Ballen, um das „Aufschwimmen der Ski“ zu erleichtern. Doch bitte nicht übertreiben! Die modernen Ski erzeugen mit ihren breiten Schaufeln ohnehin schon viel Auftrieb und die stärkere Belastung der Ferse wird meist schon erreicht, indem man den Oberkörper aufrichtet.

Allgemein gilt: Wenn der Schnee schwer und tief ist, sollte die Ferse insgesamt stärker belastet werden.

Natürlich spielt auch die Entlastung der Ski eine zentrale Rolle, um sie zum leichteren Drehen möglichst an die Oberfläche zu bringen. Die wohl eleganteste Variante – dass die Ski quasi „von alleine“ an die Schneeoberfläche „treiben“ – ist vergleichbar mit dem Fahren in einer Buckelpiste oder Wellenbahn: Beim Auffahren auf die Welle werden die Beine (passiv) gebeugt und nach dem Überfahren der Welle wieder gestreckt. In leichtem, lockerem Pulverschnee kann man

ähnlich fahren: Unter den Ski wird der Schnee im Kurvenverlauf komprimiert und bildet eine mehr oder weniger feste Unterlage. Wenn nun die Beine dem entstandenen Druck nachgeben und sich beugen, tritt der „Buckeleffekt“ ein und die Ski „fliegen“ von allein aus dem Schnee. Jetzt sind sie leicht anzudrehen und können mit dem anschließenden Strecken der Beine weitergedreht werden.

Je schwerer der Schnee ist, desto aktiver muss das „Entlasten“ der Ski durchgeführt werden. Dies kann dadurch geschehen, dass ☐ die Oberschenkel und Knie ruckartig hochgezogen werden („anhocken“), ☐ man sich von der Unterlage abdrückt und dann die Beine zusätzlich anhockt ☐ man durch eine reine Streckbewegung abspringt (z. B. im Stand umspringt).

In vielen Situationen reicht das „Anhocken“ aus. Wird der Schnee schwerer, verbindet man ein kurzes Abdrücken und die damit begonnene Hochbewegung zusätzlich mit dem Anhocken. Damit bekommt man selbst im schwersten und tiefsten Schnee die Ski gut an die Oberfläche.

Wie dreht man die Ski?

Die Taillierung der Ski erleichtert das Kurvenfahren auch im Tiefschnee – allerdings nicht so ausgeprägt wie auf der Piste. Darüber hinaus werden die Ski durch das Drehen der Beine oder des gesamten Körpers in die neue Richtung gebracht.

Welcher Drehmechanismus sinnvoll ist, hängt von der Situation ab: In lockerem, nicht allzu tiefem Schnee ist weniger aktives Drehen nötig als in schwerem, tiefem Schnee. Je schwerer der Schnee ist, desto kräftiger muss gedreht und desto mehr müssen die Ski entlastet werden (siehe oben). Die extremste Form ist das „Umspringen“, bei dem die Ski in der Luft schnell um nahezu 180° gedreht werden. Hier wird „Abspringen“ mit „Drehen des gesamten Körpers“ verbunden. Bei kurzen Radien (klassisches Tiefschneemuster) wird eher das Drehen durch die Beine im Vordergrund stehen, während bei langgezogenen Kurven eher das dosierte Drehen mit dem Körper (angepasst an den Kurvenradius) angewandt wird.



Aufrechter Rumpf, synchrone Bewegung durch Blockbildung der Beine, gebeugte Knie – das Lehrteam Skilauf des DAV macht es vor.



Herausheben der Ski aus dem Schnee durch Abstoßen und Aufrichten zur Schwungeneinleitung.



Foto: Georg Hohenester

Empfehlungen für das Tiefschneefahren

- ❑ Eine aufrechte Position des Rumpfes einhalten,
- ❑ die Beine bewegungsbereit beugen, um sie anhocken oder strecken zu können,
- ❑ beide Ski gleichmäßig belasten, was durch eine enge Skiführung erleichtert wird,
- ❑ die Ferse stärker belasten als die Ballen,
- ❑ ein gewisses Tempo fahren, so dass die Ski „aufschwimmen“,
- ❑ im Übergang von Kurve zu Kurve die Ski möglichst an die Schneeoberfläche oder ganz herausbringen, um sie leichter drehen zu können,
- ❑ je schwerer der Schnee, desto kräftiger durch Abstoßen und/oder Anhocken entlasten und mit Körper und Beinen drehen,
- ❑ je langsamer gefahren wird, umso wichtiger ist eine rhythmische Fahrweise.

Tipps für spezielle Situationen

Die wohl unangenehmste Situation im Tiefschnee ist der berühmte Bruchharsch oder windgepresster Schnee.

Abstoßen und Umspringen bei schwerem Schnee

Wenn die oberste Schicht gerade noch trägt, dann empfiehlt sich folgende Taktik:

- ❑ Wenig oder nur sehr langsame „Hoch-Tief-Bewegung“, um keine ruckartige Belastung (Gefahr des „Einbrechens“) zu erzeugen,
- ❑ nur so stark aufkanten wie unbedingt nötig,
- ❑ eventuell den Bergski zur Kurveinleitung ausstemmen und ganz vorsichtig, tastend aufsetzen,
- ❑ gleichmäßige, nicht zu kurze Radien in mäßigem Tempo fahren.

Wenn die oberste Schicht nicht trägt und immer wieder bricht empfiehlt sich:

- ❑ Nicht abwarten, bis die Ski einbrechen, sondern selbst entschlossen (erfordert etwas Mut) die Schicht durchbrechen,

- ❑ mit deutlichem Be- und Entlasten durch Abstoßen und Anhocken die Ski aus dem Schnee bringen und mit dem Strecken der Beine die Harschschicht durchstoßen,
- ❑ kurze Radien und rhythmische Kurven helfen hier, den hohen Kraftaufwand erträglich zu halten.

Tipps zu Skiwahl

- ❑ Modern taillierte Ski (Carving-Ski) erleichtern durch ihre breiten Schaufeln das „Aufschwimmen“ der Ski und die Taillierung hilft beim Kurvenfahren.
- ❑ Für die Skilänge gilt, dass „Tiefschneeski“ etwas länger als „Pistenski“ sein sollten. Je kürzer der Ski, desto schwieriger ist die „Lageregulation“ (Vor-Rück).
- ❑ Ein etwas längerer Ski erleichtert auch das nötige höhere Tempo.
- ❑ Eine exakte Längempfehlung hängt natürlich vom Können, den eigenen Zielen und der Körpergröße ab. Durchschnittlich sind aber Längen zwischen 170 und 185 Zentimetern zu empfehlen.

Tipps zum Lernen

Auf der Piste:

- ❑ Trainieren, ein gleichbleibendes Tempo bei gleich bleibend kurzen und konstant mittleren Radien zu fahren,
- ❑ Befahren von leichten Buckeln oder Wellen mit ausgleichender Bewegung,
- ❑ durchgehend auf beidbeinige Belastung im Kurvenfahren achten (an der Spur im Schnee gut zu erkennen!),
- ❑ Fahren mit Wechsel zwischen Vor- und Rücklage, um ein Gefühl für die Neutrallage zu entwickeln.

Im Tiefschnee:

- ❑ In nicht zu tiefem Schnee im Geradeausfahren die Ski wechselseitig rechts/links und vorne/hinten belasten, um die Reaktion (Einsinken, Aufschwimmen) der Ski kennen zu lernen,
- ❑ im Geradeausfahren die unterschiedlichen Formen des Entlastens erproben (Strecken, Abspringen, Anhocken und Kombinationen),
- ❑ die gleichen Aufgaben mit leichten Richtungsänderungen,
- ❑ Tempo und Geländeneigung langsam steigern,
- ❑ mit kurzen Radien beginnen und stets auf einen gleichmäßigen Rhythmus achten.

Wolfgang Wagner ist Leiter des Bundeslehrteams Skilauf des DAV und Mitglied der Kommission für Technik und Methodik im Deutschen Verband für das Skilehrwesen.