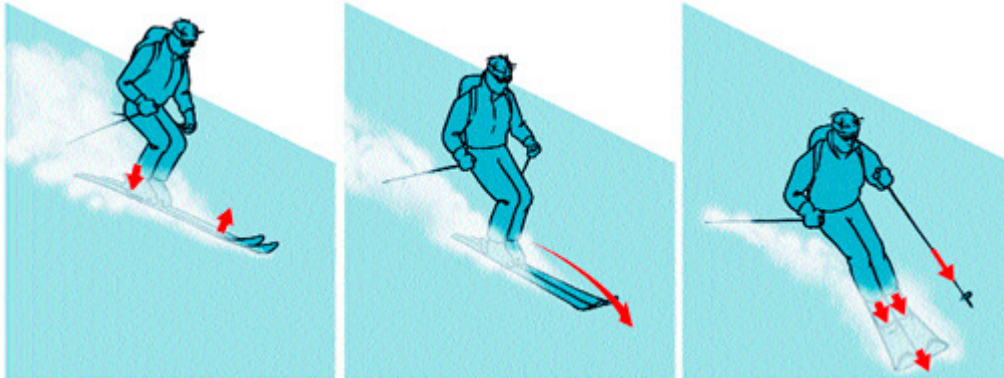


Tiefschnee-Technik für Einstieger

1. Fahren im Pulverschnee

Beim Skibergsteiger wohl die begehrteste, leider aber auch seltenste Schneeart. Im Pulverschnee oder Tiefschnee nutzen wir den sogenannten Rebound-Effekt. Am Schwungende wird das Gewicht leicht zur Ferse verlagert, damit die Skispitzen aufschwimmen. Dieser Moment wird genutzt, um den nächsten Schwung einzuleiten, in diesem Moment lassen sich die Ski durch die geringere Verdrängung des Schnees leichter drehen.

Nach der Einleitung des Folgeschwungs, wird das Gewicht wieder etwas auf die Zehen verlagert, somit tauchen die Skispitzen wieder ab, und die Geschwindigkeit kann durch die jetzt höhere Verdrängung des Schnees leicht kontrolliert werden.



Bei Pulverschnee haben wir gute Bedingungen und auch einen relativ leichten Drehmoment. Der Schwung wird mit einem Stockeinsatz eingeleitet - den Rest macht die Gewichtsverlagerung. Eine große Rolle spielt dabei auch der Stockeinsatz. Dieser dient zum Einleiten und Vorbereiten des Schwungs. Der Stockeinsatz kommt direkt nach der Gewichtsverlagerung von der Ferse auf die Zehen. Um ein unerwünschtes Oberkörperrotieren zu verhindern, bleiben die Arme während der ganzen Fahrt vor dem Körper.

Denn nur so ist man immer bereit, den nächsten Schwung einzuleiten und nicht in eine Gegenrotation zu geraten. Die Geschwindigkeit und Radiusgröße der Schwünge richtet sich bei dieser Technik nach den fahrerischen Fähigkeiten und nach der Steilheit des Geländes.

Den geübten Tiefschneefahrer macht ein ans Gelände angepasstes und situationsbedingtes Fahren aus. Ist diese Technik ausgereift, dann lassen sich Tiefschneehänge mit relativ wenig Krafteinsatz und einem sehr hohen Spaß-Faktor genießen.

2. Fahren im Firnschnee

Der Firnschnee ist die bei Frühjahrsskitouren am meisten geschätzte Schneeart. Firnschnee ist die einzige Schneeart im Gelände, die einer frisch gewalzten Piste ähnlich ist.

Im Gelände bis ca. 26 Grad Neigung lassen sich mittlere Radien mit einer sehr geringen Vertikalbewegung ohne großen Kraftaufwand ausführen. Mit taillierten Tourenski lassen sich die Schwünge sogar nur über die Kante ziehen. Bei dieser Technik ist eine hüftbreite Beinstellung erforderlich, um genügend Druck auf den Außenski zu bekommen.

Aus der Schrägfahrt werden die Ski durch eine abkippende Kniebewegung in die gewünschte Richtung auf die Kante gesetzt und der Schwung eingeleitet. Beliebig nach Tempo und Gelände können so die Schwünge mehr oder weniger ausgefahren werden. Bei dieser Technik spricht man von einem sehr geringen Rutschanteil im Schwung.



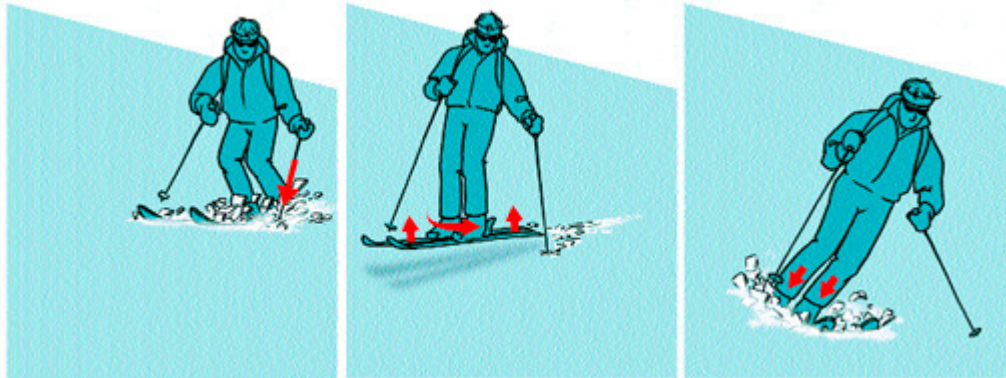
Firnschneebedingungen kommen den Verhältnissen auf gewalzter Piste am nächsten. Die Schwungeinleitung erfolgt hierbei durch eine abkippende Kniebewegung.

Wird das Gelände steiler oder man verfügt nicht über die Fähigkeit den Ski über die Kante zu steuern, muss mit einer höheren Entlastung gefahren werden. Aus der Schrägfahrt leicht in die Knie gehen, mit dem Stockeinsatz kommt ein impulsiver Abdruck aus dem Knie, in steilerem Gelände kann sogar leicht abgesprungen werden. In dieser Entlastungsphase werden die Ski in die gewünschte Richtung vorgedreht (Vorteil: In der Luft lassen sich die Ski leichter drehen).

Im Anschluss wird der Schwung über eine Rutschphase, wieder bis zur Schrägfahrt zu Ende geführt. Dabei können Radien und Geschwindigkeit situationsbedingt an das Gelände angepasst werden.

3. Fahren im Bruchharsch

Um auch in diesem Schnee noch ein gutes Fahrbild abzugeben, ist Kraft, Konzentration und ein gutes Training die Voraussetzung.



Aus der Schrägfahrt mit moderatem Tempo erfolgt ein impulsiver und starker Stockeinsatz, (der Stock kann sogar als Absprung-hilfe eingesetzt werden). Im selben Moment erfolgt eine sehr starke Entlastung, je nach Festigkeit der Harschdecke sogar bis zu einem Absprung. Dieser Moment in der Alptraum aller Tourengerher - Bruchharsch. Die Abfahrt kostet sehr viel Kraft - aber mit etwas gefühlvoller Technik und entsprechender Blockbildung kann man sich das Schlimmste ersparen.

Luft wird genutzt, um die Ski so weit wie möglich in die neue Fahrtrichtung zu drehen. Nun folgt ein aktiver Abstoß nach unten, um die harschige Schneedecke wieder zu durchbrechen. Dabei sollten die Ski sehr eng geführt werden, um eine punktuelle Kraft beim Durchbrechen zu erzielen, man spricht von einer Blockbildung. Diese Technik nennt man aktives Hochentlasten oder Umsprungtechnik.

Außerdem gibt es Bruchharsch oder windgepressten Schnee, der gerade noch trägt. Oft schwimmen leichte Personen noch oben, während die Schwereren sich, wie oben beschrieben, immer wieder durch den Deckel kämpfen müssen. Bei diesen Verhältnissen ist viel Gefühl gefragt, weiche Bewegungen, nichts Ruckartiges, wenig Hochtief und nur so stark aufkanten wie unbedingt notwendig bei eher längeren Radien. Gleichmäßiges Schwingen mit Blockbildung der Beine wegen dem besseren Auftrieb bei eher geringem Tempo wegen hohem Sturzrisiko.

Meist findet man bei einer Skitourenabfahrt vom Gipfel bis ins Tal verschiedene Schneearten vor. So ist im oberen Bereich der Schnee oft noch pulverig und frisch. War die Sonneneinstrahlung in den unteren Regionen schon zu stark, trifft man dort oft durchnässten Schnee an.

4. Fahren im Nass-Schnee

Auch der Nass-Schnee kann viel Kraft und Energie kosten.

Nass-Schnee ist vor allen Dingen extrem schwer. Also braucht man viel Kraft oder viel Schwung, um ihn wegdrücken zu können. Wichtig ist die Gewichtsverlagerung auf die Ferse, damit die Skispitzen aus dem Schnee aufschwimmen. Jetzt heißt es entlasten und die Ski in die gewünschte Richtung bringen - aber Vorsicht vor der Gegenrotation.

Um den nassen Schnee besser wegdrücken zu können, muss man mit relativ hohem Tempo aus der Schrägfahrt anfahren. Es erfolgt der Stockeinsatz und eine leichte Gewichtsverlagerung auf die Ferse, die Skispitzen kommen dadurch aus dem Schnee heraus. In diesem Moment wird der Schwung wie bei den anderen Skitechniken mit einer Entlastung in die erwünschte Fahrtrichtung eingeleitet. Das Gewicht wird wieder auf die Zehen verlagert, die Skispitzen tauchen wieder etwas ab. Durch die hohe Schneedichte wird somit das Tempo wieder herausgenommen und ein neuer Schwung kann angereicht werden.

Nach dem Motto "kraftsparend Höhenmeter verlieren" sind größere Schwungradien im Naßschnee sehr vorteilhaft. angereicht werden.