Zeitschrift: Ski : Jahrbuch des Schweizerischen Ski-Verbandes = Annuaire de l'Association Suisse des Clubs de Ski

Herausgeber: Schweizerischer Ski-Verband

Band: 27 (1931)

Artikel: Neues vom Drehsprung

Autor: Pacholsky, J.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-541699

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 03.10.2025

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

Neues vom Drehsprung.

Es gab eine Zeit (es mögen etwa 20 Jahre her sein), da wir mit unseren Skistöcken rein gar nichts anzufangen wussten.

Mit dem Bergaufgehen war ihr Daseinszweck erfüllt.

Als besonders «rassig» galt es damals, wenn sie möglichst kurz waren, etwa in Spazierstockhöhe...

Dafür waren sie noch aus biederem Haselholz und verhältnismässig schwer. Das Bambusrohr der nächsten Skigeneration träumte noch ahnungslos im indischen Dschungeldickicht...

Wir stemmten und telemärkelten aus Leibeskräften und wähnten uns auf dem Gipfel der Skitechnik.

Dann erschien plötzlich irgendwoher etwas ganz unerhört Neues: der Quersprung am — Stock!

Erst stutzten wir. Akrobatik? Aber bald machten wir's nach. Die Stöcke wurden länger und leichter. Wir sprangen und drehten uns und waren ganz überzeugt: *jetzt* sind wir ganz gewiss auf der Höhe.

Der Bruchharscht, der Bruchharscht war überwunden!!!

Aber ist es heute eigentlich nicht lächerlich, wie lange wir uns mit dem Einstock-Sprung abmühten und jahrelang nicht darauf kamen, dass wir dafür *zwei* Stöcke zur Verfügung haben? —

Heute springt alles mit dem Doppelstock!

Die Selbstverständlichkeit und Schnelligkeit, mit der er sich durchgesetzt hatte, erwies zugleich seine überfällige Notwendigkeit. Er hing sozusagen in der Luft, bis ihn ein glücklicher Einfall in die Welt resp. in den Schnee setzte.

Jetzt ist er da und der Bruchharst ist zum zweiten Mal überwunden. Denn die vielgerühmten Eigenschaften des Einstock-Sprunges für die Bruchschneeabfahrt trafen nur bedingt zu. Wir wissen alle: am Uebungshang — ja, aber auf der Tour, mit dem Rucksack, war das auf die Dauer so 'ne Sache. Trotz allen Zirkelns und Zielens war einem der Stock selten mehr als nur eine moralische Stütze. Man wurde verdammt rasch müde und ungenau. Die Ski überkreuzten, der Sack schleuderte und riss nach hinten. Folge: zahlreiche Stürze, Schwinden des Selbstvertrauens, ellenlange Flüche, und reuevolle Rückkehr zur sicheren Spitzkehre.

Hand aufs Herz, lieber Skikamerad, stimmts? —

Jetzt ist es besser geworden. Zwei Arme leisten mehr und sind zuverlässiger. Der Rucksack ist nicht mehr unbedingt ein Hindernis für den Gelände-Drehsprung. Er wird auch bei der Abfahrt wieder viel angewendet. Aber das Schleudern und das wuchtige Landen sind immer noch da. Was lag nun näher,

als dass man auch an diesem scheinbar vollkommenen Doppelstock-Sprung herumzupröbeln begann.

In aller Stille hat sich nun irgendwo eine eigene Art dieses Drehsprunges herausgebildet, den wir in engerem Kreise scherzhaft den «Verzögerungs- oder Zeitlupensprung» nannten. In der Tat: durch eine bestimmte Technik ist es möglich, die Zeitspanne zwischen Absprung und Landung so zu strecken, dass der Körper über den Stöcken einen Moment still zu stehen scheint und damit jedes Schleudern, jede Härte beim Aufkommen willkürlich auszuschalten.

Verblüffend und äusserst elegant auf dem Uebungsfeld, ist diese Technik für die rucksackbeladene Abfahrt von grossem praktischen Wert.

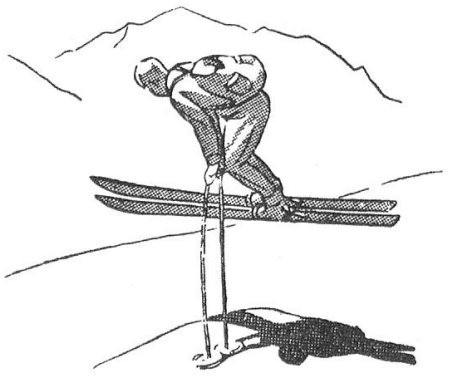
Zu Nutz und Frommen unserer Skiwelt sei deshalb, trotz aller Bedenken, der nicht einfache Versuch unternommen, diese Drehsprungart auch auf dem Papier statt nur auf dem Schnee zu erklären.

Sie lässt sich kurz formulieren: *Restlose Ausnützung der Stockstütze* während der Drehung in der Luft.

Wie wird das erreicht?

Die Antwort darauf ist sehr einfach, die Ausführung aber nicht ohne Kniffe: *Am Stock bleiben,* nicht am Stock vorbeispringen, sondern um ihn *herum.*

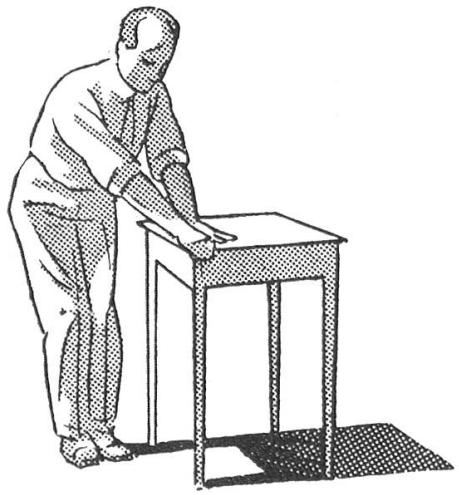
Dazu ist mancherlei erforderlich. Zunächst müssen wir unsere bisher gewohnte Körperhaltung während des Sprunges ändern lernen. Aus der sogenannten «schönen», mehr oder weniger gestreckten Haltung muss eine *nach vorn abgeknickte werden.* Mit dem Aufschnellen aus der Hocke wird der Körper mit eingezogenem Bauch stark vorgelegt und dadurch über die Stöcke gebracht. Der Rucksack gelangt dadurch mit der Körpermasse *zentral* über den Stützpunkt der Hände, das Schleudern kann abstützend vermieden werden.

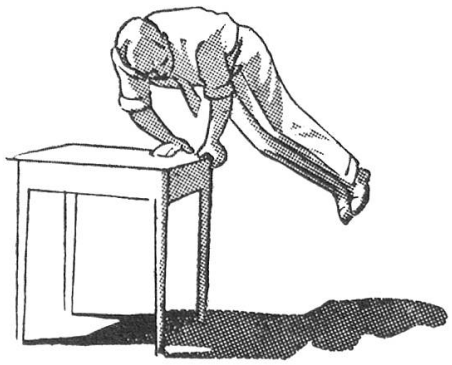


Die typische Stellung dieses Sprunges lässt sich daheim an einer Tischecke sehr gut probieren.

Man stellt sich seitlich an einen Tisch, Arme vorgestreckt, Knie leicht gebeugt, was ungefähr der Ausgangsstellung des Drehsprunges entspricht. Die eine Hand wird flach aufgelegt, die andere greift um die Kante. Dann springt man hoch, neigt dabei den Oberkörper stark nach vorn und etwas seitwärts über den Tisch, hebt das Gesäss an und vollführt mit Hüftenschwung eine Viertelsdrehung um die Ecke herum. Die Beine werden nicht angerissen sondern nur leicht angezogen.

Nach einiger Uebung bringt man es bei verstärkter Vorlage bis zu einem kleinen Handstand über dem Tisch, d. h. man verharrt einen kurzen Moment im sogenannten *Schwebestütz* auf fast *gestreckten Armen*.





Diesen Schwebestütz auf gestreckten Armen, und mag er von noch so kurzer Dauer sein, auch über den Stöcken zu erreichen, muss das Ziel aller Uebung sein.

Auf dem Schnee ist er aus dem Stand nur schwer ausführbar, weil die Stöcke dafür zu hoch sind. Aber in der Anfahrt werden sie ja schräg nach vorn und etwas hangabwärts eingesetzt, so dass das Verhältnis schon besser ist. Was dann noch bis zur «Tischhöhe» fehlt, wird durch elastisches Aufschnellen aus der Hocke herausgeholt. Diese Bewegung ist hinlänglich bekannt.

Haben wir diesen richtigen Stütz über den Stöcken erwischt, so ist der Drehsprung schon halb gelungen. Das Landen kann durch bremsende Armkraft bedeutend gemildert werden und erfolgt ohne störende Erschütterung. Durch den

kleinen Zeitgewinn in der Luft ist eine allfällig nötige Skikorrektur noch während der Drehung bequem möglich, das fatale und oft verhängnisvolle Ueberkreuzen fällt weg.

Der ganze Flugverlauf des Sprunges wird ruhig, beschwingt und hat, bei geschickter Ausführung, etwas zögerndes, zeitlupenartiges als charakteristisches Merkmal.

Aber *einen* Haken hat die Sache.

Die gewohnte Fahrtgeschwindigkeit wird uns zunächst noch immer wieder am Stockstützpunkt vorbeibringen, so dass wir, um beim obigen Vergleich zu bleiben, im kritischen Moment der Drehung die «Tischecke» verlieren und sie seitwärts *hinter uns* anstatt *senkrecht unter uns* haben. Ein ergiebiges Abstützen ist dann natürlich nicht mehr möglich, weil wir in der Verlängerung der Anfahrtsrichtung von den Stöcken fortgeschleudert werden.

Wie ist dem zu begegnen?

1. Durch beherrscht *langsame Anfahrt*. Der praktische Drehsprung verlangt nämlich nur ganz wenig Fahrt, je weniger umso besser. Die Geschwindigkeit muss kurz vor dem Aufsprung unbedingt *auf ein Minimum reduziert* werden, was jedem Geländefahrer irgendwie durch Anstemmen, Gegenkristiania zum Hang, Seitschritte oder geschickte Ausnützung kleiner Gegenhänge, Bodenwellen usw. selbst im ärgsten Bruchschnee möglich sein sollte.

2. Durch genaueste Anfahrt *möglichst quer zum Hang*, so dass der Sprung, so seltsam es auch scheinen mag, eigentlich immer *aus der Ebene* erfolgt. Mit ausgiebigem Hüftenschwung wird er, um in die neue Richtung zu gelangen, zur vollständigen *Luftspitzkehre*.

Jeder Sprung, aus zu rascher Fahrt und zu stark aus der Fallinie angesetzt, ist in unserem Sinne schon halb misslungen, wehrlos ist man der Schleuderkraft ausgeliefert. Man fliegt in die Weite und die Tiefe und damit unfehlbar am Stockstützpunkt vorbei. Da unser Sprung aber eine typische *Oberkörperbewegung* sein soll und wir gerade nur soviel Fahrt benötigen, um damit mit den Brettern knapp an den Stöcken vorbeizukommen, müssen wir bestrebt sein, jenen überflüssigen Schwung zu vermeiden.

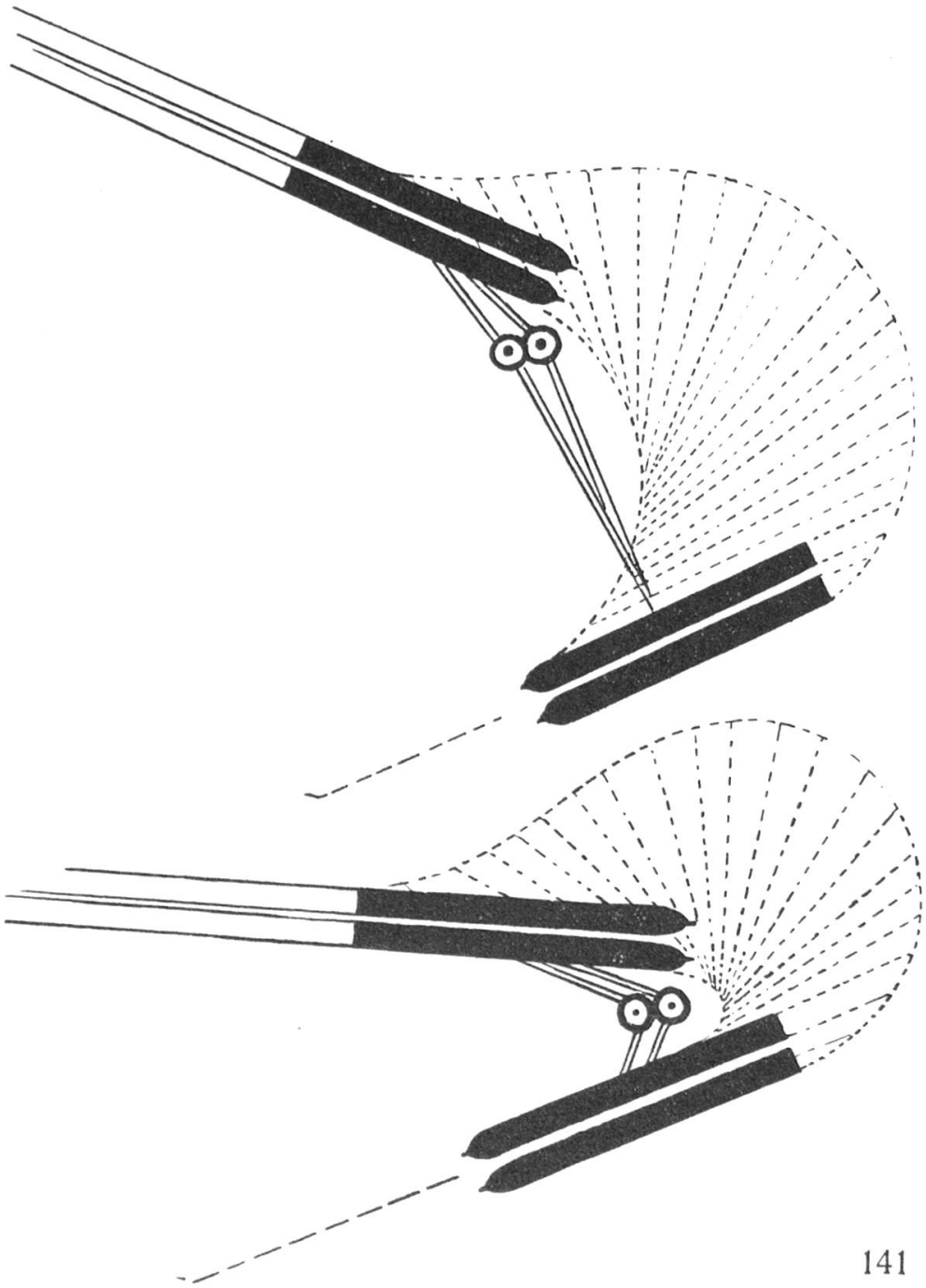
Damit kommen wir zu einem weiteren Kniff.

Auch die beherrschte und präzise Hangfahrt genügt noch nicht, und nicht in allen Fällen, diesen letzten störenden Schub auszuschalten und unseren Körper, den wir glücklich über die Stöcke gebracht haben, auch während der Drehung ruhig darüber zu behalten.

Je nach Fahrtgeschwindigkeit müssen wir uns zu diesem Zweck im Moment des Aufschnellens auch noch *leicht zurücklehnen*.

Dadurch wird die Körpermasse gegen den zu erwartenden Mehrschwung absichtlich etwas zurückgehalten, um beim Stock zu bleiben. Der Geschwindigkeitsrest verwandelt sich durch das Aufschnellen zum Auftrieb. Auf dem Scheitelpunkt der Flugkurve hat jede Vorwärtsbewegung aufgehört; wir befinden uns, über den Stöcken kreisend, auf dem erstrebten «*toten Punkt*». Wir haben dann nichts mehr zu beachten als durch Abstützen korrekt und angenehm zu landen.

Spurenbilder zwei verschiedenartig ausgeführter Drehsprünge. Oben: zu stark aus der Fallinie und aus zu grosser Fahrt – der Fahrer wird von den Stöcken fortgeschleudert. Unten: abgebremst und aus der Hangfahrt, mit engstem Radius um die Stöcke herum. Abgestütztes, ruhiges Landen.

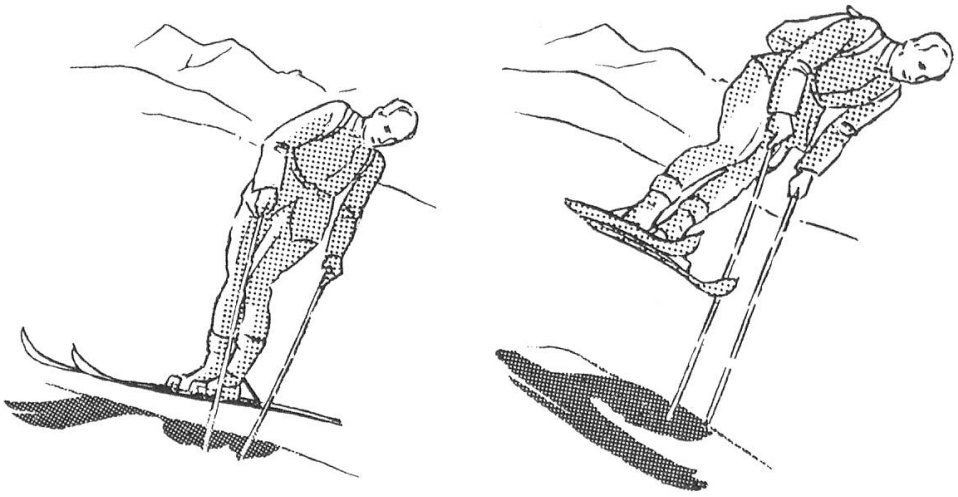


Als Kombination der Bewegungen des Aufschnellens, des Zurücklehnens und der Drehung ergibt sich also (jetzt wirds leider ein bisschen kompliziert, es tut mir gewiss leid) ein *Rückwärts-Einwärts-Hochschrauben* des Oberkörpers aus den Knieen und zwar beginnt es schon etwas *vor* Beginn der Skidrehung.

Bei fortschreitender Körperdrehung nach erfolgtem Aufsprung entsteht mit dem Einknicken nach vorn, aus der leichten Rückwärtsneigung automatisch die charakteristische starke Vorlage.

Oder noch anders ausgedrückt: der Körper hat die Tendenz, aufschnellend und zurücklehnend sich hangabwärts über die Handstütze zu rollen und dabei nach vorn einzuknicken.

Eine Drehflanke über den Stöcken!



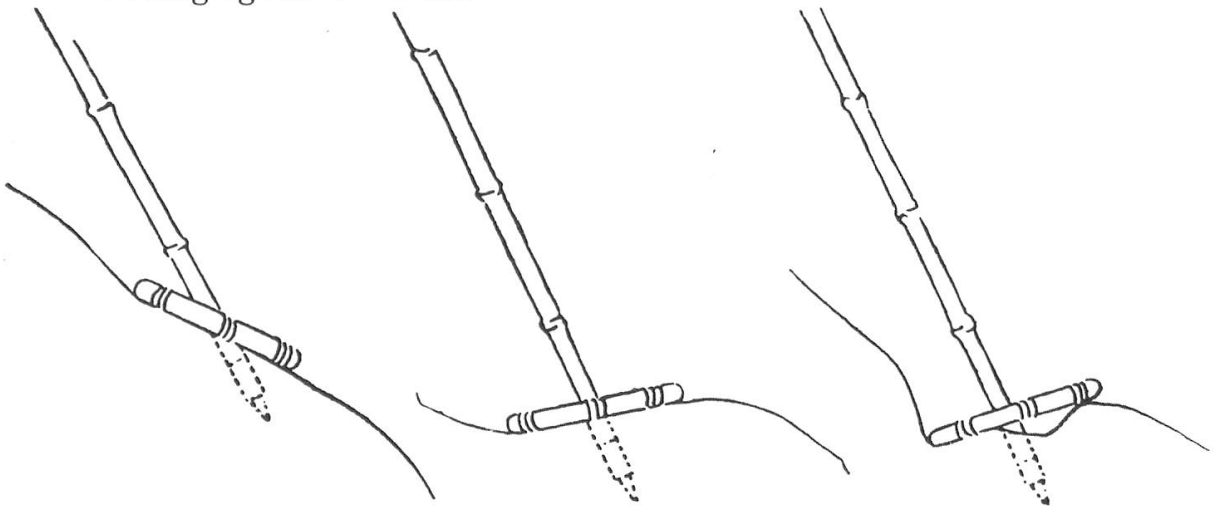
Zwei Sprungphasen am kleinen Gegenhang.
Links ist das Rückwärts-Einwärts-Hochschrauben besonders deutlich sichtbar, während die Ski knapp den Boden verlassen uud noch die alte Richtung haben. Rechts ist der Fahrer im ersten Sprungdrittel schon über den Stöcken. Der höchste «tote» Punkt der Flugkurve ist aber noch nicht erreicht, demnach auch noch nicht das Maximum der Knickstellung nach vorn.

Ist die Anfahrt so langsam oder zu stark abgebremst, dass der Sprung fast aus dem Stillstand erfolgen muss, so fällt logischerweise das Zurücklehnen fort. Das richtige Mass dieser vorbeugenden Rückwärtslage zu treffen ist Sache des Gefühls und unentwegter Uebung. In solchen Fällen werden die Stöcke nicht mehr bei den Spitzen sondern entsprechend näher zur Skimitte hin eingesetzt. Auch das muss während der Anfahrt «erfühlt» werden, mit langem Ueberlegen ist der richtige Zeitpunkt des Absprunges leicht verpasst.

Eine weitere Feinheit, noch vor Sprungbeginn, besteht in der *richtigen Platzwahl* für den *Stocktellereinsatz* im Schnee.

Derselbe erfolgt am zweckmässigsten an irgend einem Gegenhangteilstück en miniature, sei es eine Bodenwölbung,

eine kleine Kuppe, eine aufgeworfene Schwungspur oder selbst ein altes Schneetellerloch. Verblüffend ist es, wie schon die Illusion eines Gegenhanges den Körper instinktiv zurücknimmt. Er legt sich unwillkürlich und rein gefühlsmässig *gegen* den Stock und hat dadurch sofort die richtige Einwärts-Schräglage in der Luft.



Ausserdem erhöht dieser Stockeinsatz die *Sprungsicherheit* ganz ausserordentlich. Nicht alle Tellerkonstruktionen lassen sich genügend leicht und weit umlegen. Beim schrägen Stockeinsatz und ganz besonders im Bruchharst, ist daher die Gefahr des Abrutschens und somit die eines bösen Sturzes nach vorn und hangabwärts immer vorhanden. Solche unliebsame Ueberraschungen im Moment der gespanntesten Konzentration zehren an den Nerven, abgesehen vom Schwinden des Selbstvertrauens, das sie verursachen. Das Frohgefühl der Abfahrt kann sich unter Umständen schlagartig in eine deprimierende Unzufriedenheit mit sich selber verwandeln, was wiederum eine Leistungsverminderung nach sich zieht.

Aber noch sicherer, leichter und schöner gelingen diese Drehsprünge am richtigen kleinen Gegenhang mit vorgesetzter Mulde, auch wenn er noch so harmlos und nichtssagend flach erscheint, das geübte Auge erspäht ihn doch. Voraussetzung dabei ist, dass der Sprung *aus beherrschter Fahrt* und in *zweckmässigster Richtung nicht zu spät,* also nicht erst dann angesetzt wird, wenn der Gegenhangdruck schon auf die Beine presst. Der Druck muss von den vorgreifenden Stöcken aufgefangen werden, so dass der Springende aus der Mulde buchstäblich *herausgehoben* wird.

Aber das sind Dinge, die sich nur gefühlsmässig und aus der lebendigen Praxis erlernen lassen, da versagt die Kunst der theoretischen Beschreibung. Wer diese Drehsprungtechnik in verschiedenen Varianten an wechselnden Uebungshängen erlernt hat, der kommt im Gelände bald darauf, *wo*

er seine Sprünge am zweckmässigsten hinsetzen muss. Dass dabei der Gegenhang die Hauptrolle spielen wird, ist sicher anzunehmen. Der gerissene Geländefuchs wird sich ohnehin die reizvollen Möglichkeiten, die ihm Mulden und Kuppen bieten, das wechselnde Widerspiel von Fahrtbeschleunigung und Fahrthemmung nicht ungenutzt entgehen lassen.

Bruchschnee-Schussfahrten werden vom abwägenden Tourenfahrer nur dann riskiert werden, wenn ihm der Auslauf berechenbar ist. In misslichen Schneeverhältnissen wird, neben Tempobeherrschung, das «mit den Augen vorausfahren» oberste Regel sein müssen. Aber nicht nur eine und zwei Skilängen, sondern 10, 20 und mehr Meter weit voraus, sich die ganze Abfahrtsstrecke andauernd und systematisch in einzelne Teilstrecken, sozusagen in kleine «Uebungshänge» zerlegend! Sich für jeden notwendigen Sprung vermittelst *willkürlicher Tempoverminderung* und *angesteuerter Hangrichtung* erst jedesmal von neuem die *dynamische Voraussetzung* seines unfehlbaren Gelingens schaffend!

Planmässige, auf grösstem Nutzeffekt berechnete Geländebeherrschung!

Ueberlistung der «Tücke des Objekts» durch Hirnarbeit und angewandte Präzision!

Entspanntes, harmonisches Gliederspiel, kein missmutiger Krampf!

Auch die vielgelästerte Bruchschnee-Abfahrt kann, derart gemeistert, noch sportliche Befriedigung vermitteln.

Zum dritten Male, jetzt aber «endgültig»: der Bruchharst ist überwunden!

Drum: üben, üben, üben, kein Drehsprung fällt vom Skihimmel!

Joh. Pacholsky, patent. Skilehrer.

Stilleben

Linolschnitt
Walter Kuhn