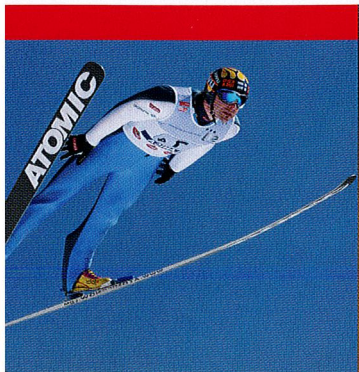




SKISPRINGEN

Nr.22 DAS MAGAZIN



klusive Poster

AKTUELL
ohhei
chimoto
kasz Kruczek
atti Nykänen

INTERVIEW
m Hilde
artin Schmitt
vid Lazzaroni

UNTERGRUND
ursystem
i-Line
ainingsmekka
nterzarten

VORSCHAU
r Sommer
08



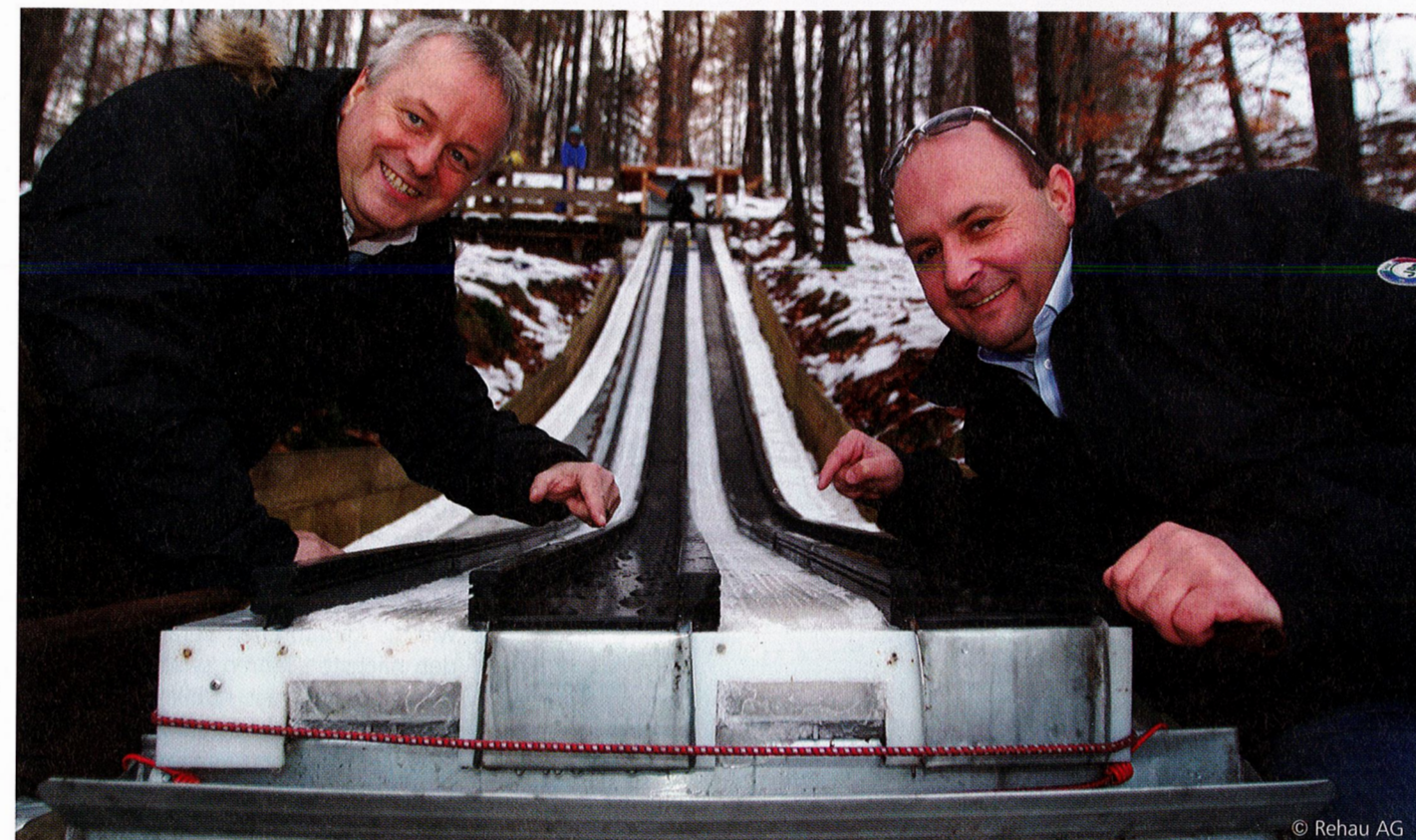
€ 4,50
Ausgabe Nr.22
August 2008



Gregor Schlierenzauer - Ein Debütant wird Skiflug-Weltmeister

Ski-Line

Ein neues Spursystem für alle Jahreszeiten



Wolfgang Krügel (links) und Peter Riedel (rechts) präsentieren stolz ihr Produkt, das neue Spursystem Ski-Line.

Wenn es nach Peter Riedel und Wolfgang Krügel geht, wird nie wieder ein Skisprung-Wettkampf aufgrund von Problemen mit der Anlaufspur abge sagt. Dass es sich hierbei keinesfalls um eine illusorische Vorstellung handelt, beweisen die beiden Geschäftsmänner mit Ski-Line, einem neuartigen Spursystem, das bereits erfolgreich in die Weltcup-Schanzen von Trondheim/NOR und Garmisch-Partenkirchen/GER eingebaut wurde.

Als Sohn des bekannten ostdeutschen Alpensportlers Eberhard Riedel kam Peter Riedel früh in Kontakt mit dem Wintersport. Auch im Bereich Skispringen kennt er sich bestens aus. „Mein Großvater war Sprungrichter und mein Vater trainierte anderthalb Jahre lang Jens Weißflog (GER)“, erzählt Riedel im Gespräch mit SKISPRINGEN – Das Magazin. Der Chef einer Spezialfirma für Hochbauprojekte hatte vor fünf Jahren eine zündende Idee für die Verbesse-

rung des Anlauf-Spursystems von Skisprung-Schanzen, ließ sich diese patentieren und entwickelte seine Erfindung zusammen mit der Kunststofffirma Rehau weiter. Gemeinsam entstand das Produkt Ski-Line, das eine Winter- und Sommerspur in einem Modul kombiniert, eine energieeffiziente Kühlung der beiden Winterspurkanäle ermöglicht und aufgrund einer Seitenführung aus gleitfähigem Kunststoff eine stetig stabile Spur sichern soll. Dieses System trotz selbst Regen, Schneefall, Sonneneinstrahlung und Plusgraden und sorgt somit für einen besonders fairen und sicheren Wettkampfablauf.

Sonne, Regen, Schnee – Alles kein Problem

Normalerweise wird auf den meisten Schanzen im Winter der gesamte Anlauf mit zirka 25 Zentimetern Schnee oder Eis bedeckt und eine Spur hinein

gefäht. Häufig entstehen mit diesem System Probleme bei steigenden Temperaturen, da dann die Spur instabil wird oder ganz zusammenbricht. Auch starker Schneefall oder Regen bringen die Betreiber regelmäßig in Schwierigkeiten. Bei Ski-Line soll dies anders werden, da hier die gesamte Führung aus stabilem Material besteht und nur noch die Auflageflächen der Winterspur mit Schnee gefüllt werden. Zudem liegen die Kühlrohre genau dort, wo sie gebraucht werden, nämlich in den beiden Spurkanälen.

Die Vorteile eines beinahe wetterunabhängigen Spursystems für Schanzenbetreiber, Veranstalter, Springer und Zuschauer liegen auf der Hand: Kein Aufwand bei der Umrüstung der Spuren, bessere Trainingsbedingungen und -möglichkeiten, früherer Wechsel auf die gekühlte Winterspur im Herbst, Kostenminimierung durch die gezielt genutzte Energie und geringe

jetzt werden wir erst einmal in Liberec/CZE im Sommer am gleichen Wochenende wie die Herren sein. Da können wir mal sehen, wie das so ist.

SKISPRINGEN: Welches Ziel hast du für den Sommer-COC 2008?

Gräßler: Dass ich zeigen kann, wie gut ich trainiert habe und vorne mit dabei bin. Es ist mir wichtig, unter die ersten Zehn zu kommen. Vielleicht schaffe ich es auch mal unter die besten Sechs, das kommt eben auch darauf an, wie die anderen trainiert haben und wie es bei mir läuft!

SKISPRINGEN: Warum sollte sich jeder Skisprung-Fan auch mal einen

Damen-Wettkampf ansehen?

Gräßler: Ich denke, dass das genauso interessant sein kann wie bei den Herren und gleichzeitig etwas Neues ist. Die Zuschauer sehen sich ja auch die Damen im Langlauf oder Biathlon gerne an und haben Spaß daran. Für uns ist die WM in Liberec 2009 sehr wichtig, weil wir daran zum ersten Mal teilnehmen dürfen. Es hängt viel davon ab, wie wir von den Fans und Medien aufgenommen werden. Alle, die sich bisher einen Wettkampf angeschaut haben, sahen keinen Unterschied und jeder fand es interessant!

(ak)



Ladies FIS-Continentalcup Sommer 2008			
Datum	Ort	Schanze	Informationen
9. August 2008	Bischofgrün/GER	HS 74	www.skiclub-bischofsgruen.de
10. August 2008	Bischofgrün/GER	HS 74	www.skiclub-bischofsgruen.de
13. August 2008	Pöhl/GER	HS 66	www.fortuna-poehla.de
16. August 2008	Ramsau/AUT	HS 98	
17. August 2008	Bischofshofen/AUT	HS 78	www.skiclub-bischofshofen.at
12. September 2008	Lillehammer/NOR	HS 100	www.lillehammer-skifestival.no
13. September 2008	Lillehammer/NOR	HS 100	www.lillehammer-skifestival.no
26. September 2008	Oberstdorf/GER	HS 100	www.oberstdorf.de
3. Oktober 2008	Liberec/CZE	HS 100	www.liberec2009.com
4. Oktober 2008	Liberec/CZE	HS 100	www.liberec2009.com

Wahrscheinlich spricht Jens Stenglein vom Skiclub Bischofgrün die Gedanken vieler Männer: „Springerinnen sehen bedeutend besser als männliche Springer aus!“

Die wichtigste Zutat – unsere Erfahrung.

KULMBACHER Aus der heimlichen Hauptstadt des Bieres.



© Rehau AG

... der Erfinder von Ski-Line, mit einem bahnbrechenden Innovation.



© Rehau AG

Wolfgang Krügel bei einer Inspektion des Spursystems auf der neuen Olympiaschanze in Garmisch-Partenkirchen. In der Winterspur sorgen Kühlrohre für optimale Verhältnisse.

neemenge sowie gleichbleibende Wettkampfbedingungen für alle und durch weniger Absagen bei Veranstaltungen! „Das System lässt zu, dass man schon früh im Herbst mit dem Training auf einer Schneespur beginnt“, erinnert Peter Riedel. „Vielleicht kann man gar eine neue Wettkampffahrt aus dem Wettbewerb auf der Sommerspur und man auf der Winterspur absolviert.“

Im Prinzip ist das jetzt machbar! Der Umbau dauert nur eine Sekunde, denn man muss ja nur die Abdeckung herunter machen. Eine Herausforderung für uns war, die Sommer- und Winterspur auf einer Montage zu vereinigen. Wir wollten ein System, mit dem man innerhalb von Sekunden entscheiden kann, welche Spur man nimmt und durch das Trainings- und Wettkampfsicherheiten geschaffen werden!“

Selbst Wetter-Härtetests soll Ski-Line bestehen. „Das System an sich ist sehr robust“, so Rehau-Marketingleiter Wolfgang Krügel. „Wir haben nachgewiesen, dass wir selbst bei hohen Temperaturen ab + 15° C Grad aufwärts noch eine stabile Eisspur erstellen können, die über Tage und Wochen bestehen bleibt. Und selbst wenn bei Regen mal ein Stück Eis abgetragen wird, können wir das innerhalb kürzester Zeit wieder aufbauen. Zudem wird mit den 1,5 Zentimeter tiefen Fräsrollen garantiert, dass ein schneller Wasserablauf sichergestellt ist!“

Sogar an das Energiesparen wurde bei der Entwicklung des Systems gedacht. „Jeder Veranstalter und Schanzenbetreiber muss auf das Geld schauen, weswegen es eine große Herausforderung war, ein Kühlsystem zu finden, das auch von der betriebswirtschaftlichen Seite her günstig ist. Wir können alle ahnen, wie die klimatischen Veränderungen in den nächsten Jahren sein werden, und wissen, dass jeder Kubikmeter Schnee noch mehr Geld kosten wird. Mit unserer Entwicklung kann man die benötigte Schneemenge auf der Schanze um fast 90 Prozent reduzieren. Daneben benötigt man mit unserem System nicht mehr so viel Personal“, meint Erfinder Riedel.

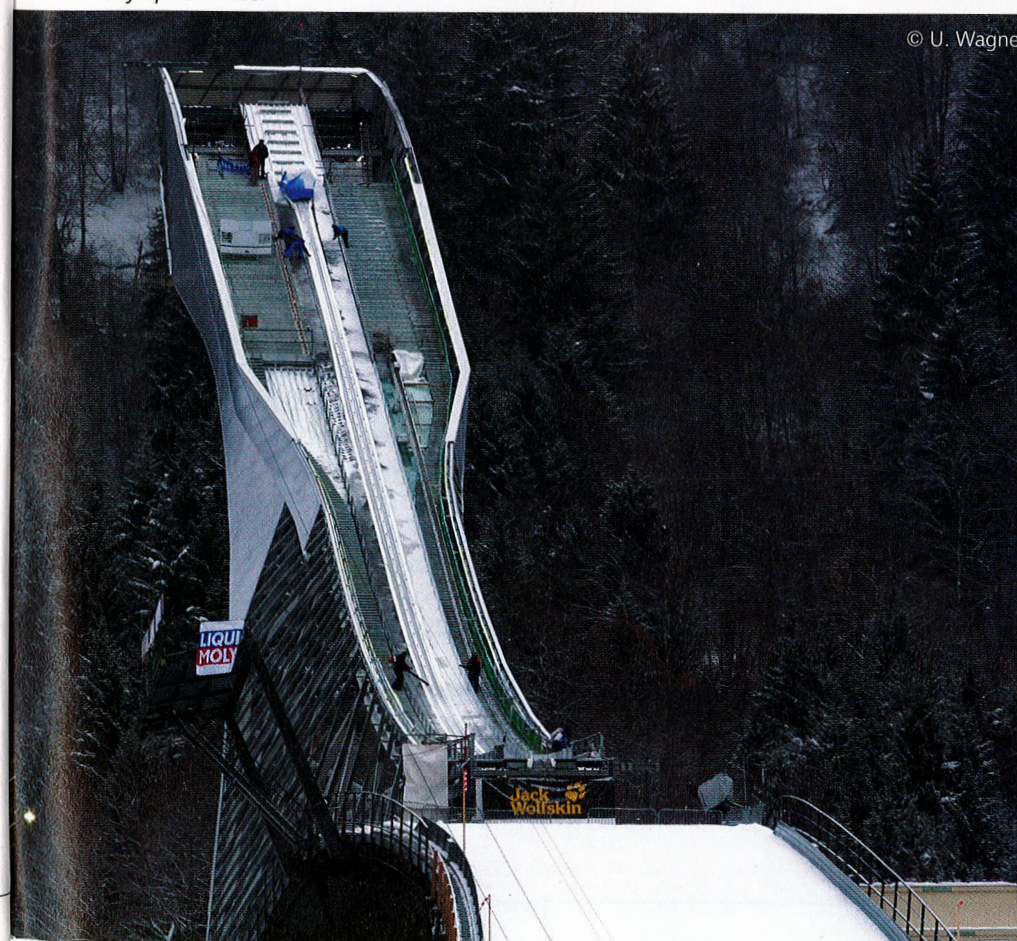
Fünf Jahre Entwicklungszeit

Von der Idee bis zum fertigen Produkt verging jedoch einige Zeit. Peter Riedel entschied sich zu Beginn aus gutem Grund für eine Zusammenarbeit mit der Rehau AG. „Wir beschäftigen uns seit 60 Jahren mit der Verarbeitung von Kunststoffen und besitzen hier ein großes Know-How. Darum konnten wir schnell überprüfen, dass eine Auslegung dieses Systems mit Kunststoff möglich ist“, erinnert sich Wolfgang Krügel, Marketingleiter Industrietechnologien bei Rehau.

Die gesamte Entwicklung geschah in enger Zusammenarbeit mit dem Deutschen und dem Internationalen Skiverband. „In Pöhl/GER haben wir ein Teilstück einer Schanze ausgerüstet, um die komplexe Anlage zu testen. Wir haben immer weitere Prototypen gebaut, die

wir transportabel gemacht haben, damit wir allen Veranstaltern zeigen können, was wir vorhaben“, erklärt Peter Riedel. „Ski-Line ist aber nicht nur eine Anlaufspur, sondern beinhaltet auch Kühltechnik, Eisbearbeitung sowie eine Vielzahl von Serviceleistungen. Deswegen beginnt die Entwicklung im Labor mit der Auswahl der Materialien und Methoden. Wir haben zehntausende Testzyklen bezüglich Gleit- oder Abriebverhalten gemacht. Mit dem Endprodukt sind wir dann immer wieder auf die Schanze und haben dort weiter probiert“, erinnert sich Krügel. „Eine ganz große Herausforderung war zum Beispiel die Festlegung der Schneehöhe! Wo setzt man an? Eine Eisbahn braucht etwa 2,5 Zentimeter, aber wenn man von dieser Höhe aus beginnt, kann man später keine Oberflächenbearbeitung oder Tiefenfräsung mehr durchführen. Wir haben in Trondheim und Garmisch-Partenkirchen intensiv mit den Technischen Delegierten (TD) zusammengearbeitet und Konzepte entwickelt. So fanden wir heraus, dass Tiefenfräsungen von 1,5 Zentimetern und eine bestimm-

In Garmisch-Partenkirchen entschied man sich für den Einbau von Ski-Line beim Neubau der Olympiaschanze.



© U. Wagner



Wolfgang Krügel (Mitte) und Peter Riedel (rechts) sprachen mit SKISPRINGEN-Chefredakteurin Anne Kirchberg (links) über das neue Spur-System Ski-Line.

Begeisterte Springer

te Strukturierung des Eises wichtig sind, damit bei Regen das Wasser abfließen kann. Bezüglich der Spur haben wir gemerkt, dass wir am besten mit ungefähr 7,5 Zentimeter Eis arbeiten, damit ein Kältekern und eine Schneereserve vorhanden sind“, erklärt Riedel.

Bisher wurde Ski-Line auf Schanzen an drei Orten eingebaut. „Wir haben Trondheim, Garmisch-Partenkirchen und das Nachwuchszentrum in Winterberg/GER ausgerüstet. Dort stehen nun für den Jugendbereich eine K45- und eine K80-Schanze, weshalb Sportler aus ganz Deutschland dorthin fahren“, sagt Schnee-Experte Peter Riedel. Die Rückmeldungen der Springer waren beim ersten Wettkampf in Trondheim im Winter 2007 noch unterschiedlich. „Es ist schon eine gewisse Umstellung und gewöhnungsbedürftig, weil es eben etwas Neues ist“, meint Wolfgang Krügel. „Das Eis ist relativ stark durchgefroren und war beispielsweise in Trondheim zunächst einmal hart. Wir hatten dort eine Variante zur Präparation der Eisspur gewählt, bei der viele kleinere Springer dachten, dass sie verkanteten. Wir haben das mittlerweile verändert und möchten im Dialog mit der FIS sowie den Springern und den Trainern das System immer weiter optimieren. Wir sind jetzt am Markt, haben ein robustes Produkt und wissen, dass gewisse Dinge noch abgeändert werden müssen. Jeder von uns will noch besser werden, aber durch die Rückmeldungen bekommen wir gezeigt, dass wir auf dem richtigen Weg sind und uns ein innovativer Sprung nach vorne gelungen ist. Wir haben noch Potential, das Skispringen für die Athleten noch effektiver, fairer und sicherer zu machen und gleichzei-

„tig Veranstaltungssicherheit für die Betreiber herzustellen.“

viele positive Rückmeldungen bezüglich Ski-Line, beispielsweise von Gregor Schlierenzauer (AUT) oder dem früheren Spitzenathleten Andi Goldberger (AUT), bestätigen Krügel's Meinung. „Auch Michael Uhrmann (GER) hat in Trondheim gesagt, dass dies ein System ist, dem ich die Zukunft gehört. Natürlich ist die Meinung der Sportler oft ein wenig erfolgsabhängig“, so Erfinder Peter Riedel schmunzelnd.

Kein Wegwerfprodukt

Der Katalog mit Zusatzprodukten rund um Ski-Line ist gut gefüllt. So kann beispielsweise in rund 15 Meter der Spur am Schanzentisch eine besondere Technik zur Messung des Absprungsverhaltens eingebaut werden. Auch der selbstfahrende Ice-Robot, der die Schanzenspur ersetzt und die Spur blitzschnell reinigen oder überprüfen kann, ist zu erwerben. „Es gibt zudem so genannte Kältekerne, die eingelegt werden können und mit denen man Kälte konservieren kann. Dadurch wird das System energetisch stabiler und benötigt auf Dauer weniger Energie. Dann wäre da noch eine isolierende Plane als zusätzlicher Witterungsschutz und so weiter“, ergänzt Wolfgang Krügel.

Natürlich hat so viel moderne Technik ihren Preis, über den man jedoch laut Marketingleiter Krügel nur bei einer konkreten Anfrage etwas erfährt. „Man kann den Preis nicht per se sehen. Ski-Line ist kein Wegwerfprodukt. Es ist fest installiert und wird viele Jahre laufen. Interessant ist auch eine Energiebilanz: Was kosten mich heutzutage die Präparation und Erhaltung der Schanze? Bei vielen Anlagen wird noch manuell der Schnee aufgetragen, also über die gesamte Länge des Anlaufs und 30 Zentimeter hoch. Man benötigt schnell mal 60 Kubikmeter Schnee, mit unserem System braucht man gerade mal zwei Kubikmeter. Neben der gesparten Manpower sind auch die Energiekosten entscheidend. Wir kühlen nur dort, wo die Kälte auch wirklich gebraucht wird, nämlich in der schmalen Anlaufspur. Wenn die ganze Breite der Schanze genommen wird, ist das für den Skiclub irgendwann nicht mehr finanzierbar, weil die Energiekosten einfach aus dem Ruder laufen.“

Ausrüstbar sind laut Aussage von Krügel sogar Flugschanzen. „Kein Problem! Das System ist beliebig verlängerbar und kann auch auf bestehende Schanzen gebaut werden. Es gibt einen gewissen Unterbau, der vorhanden sein muss, aber das ist nur eine Abstimmung zwischen dem Architekten und der Firma

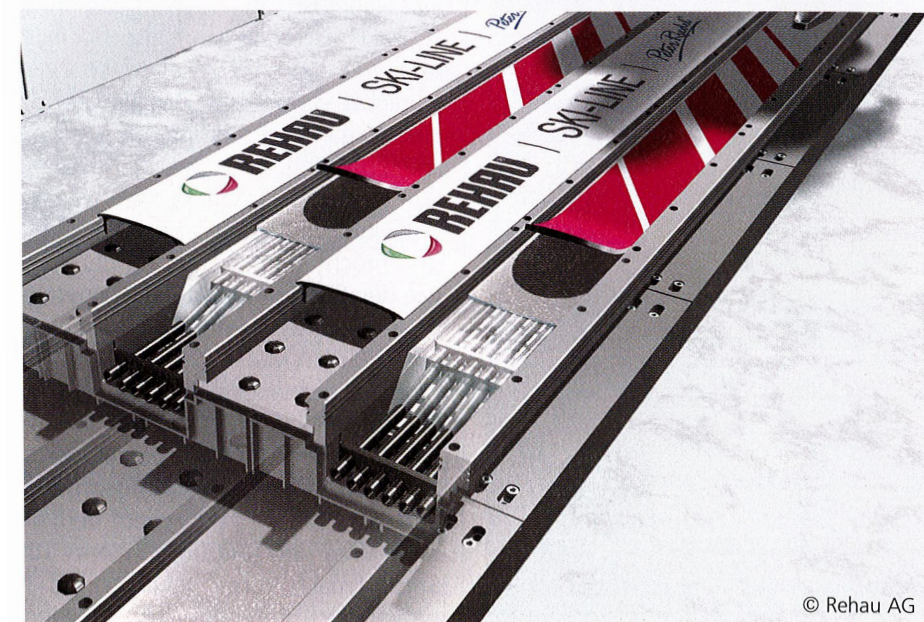


© U. Wagner

„Springer kommt“ – und gleitet auf der neuen Winterspur die Schanze des SC Partenkirchen hinunter. Im Hintergrund wartet der Ice-Robot auf seinen Einsatz.

Spezialbau Riedel. Zudem setzen wir die Aufträge sehr zeitnah um. Für Trondheim wurde erst Ende Oktober der Vertrag abgeschlossen und sechs Wochen später waren wir fertig!“

Bezüglich aller Möglichkeiten und ihrer Kosten gibt es individuelle Beratung direkt vom Team Rehau und Riedel. „Peter Riedel berät Schanzbetreiber – und das auch zum Thema Umbau. Denn wir nutzen selbstverständlich Altsysteme weiter“, erklärt Wolfgang Krügel. „Es gibt momentan einige Anfragen und Interessenten, aber wir müssen jetzt erst einmal Gespräche führen und erfahren, was dort passieren soll: Wird eine neue Schanze gebaut oder eine alte umgebaut? Und was soll mit den Altsystemen geschehen: Weiter benutzen oder ausrangieren? Wir sind wirklich offen für jede Form der Kooperation und bieten jedem gerne unsere Unterstützung an!“



© Rehau AG

„gekühlte Winter- und die Sommerspur sind in einem Modul angeordnet. Je nach Bedarf kann entsprechende Spur gewählt werden, ohne dass ein großer Umbau der Anlage erforderlich ist.“

Interview zum Thema mit Berni Schödler, Trainer Russland



© Bionorca AG

SKISPRINGEN: Was halten Sie von Ski-Line?

Schödler: Ich habe das System als TD-Assistent in der vergangenen Saison kennengelernt und als sehr gut funktionierende Möglichkeit erlebt, eine Anlaufspur zu präparieren. Gerade in Garmisch-Partenkirchen war ich am 1. Januar 2008 sehr dankbar, ein funktionierendes System zu haben, auf das ich zählen konnte. Natürlich hatte es noch ein paar Kinderkrankheiten, beispielsweise mit der Abdeckung. Aber sonst war das System vom Handling und der Umsetzung her sehr toll und die Bearbeitung der Spur hat mir gut gefallen.

SKISPRINGEN: Wo sehen Sie Vorteile für die Athleten?

Schödler: Das ist eine schwierige Frage. Ich habe versucht, mit den Athleten zu sprechen. Sie sagten, dass man in der Spur sehr gut anfährt und es beim Sprung gleichmäßig wegzieht. In Garmisch-Partenkirchen gab es damals noch kleine Probleme mit den Rillen in der Spur. Diese waren ein wenig zu weit außen, was bewirkte, dass kleine-

re Springer wie beispielsweise Simon Ammann (SUI) Schwierigkeiten hatten. Aber sonst hat die Spur super funktioniert.

SKISPRINGEN: Fühlt sich die Anfahrt im Vergleich mit anderen Schanzen anders an?

Schödler: Ich denke, dass das in Garmisch-Partenkirchen schon besser war als in Trondheim. Da hatte etwas mit der Feinabschabung noch nicht so funktioniert. Aber beim Neujahrsspringen war es von der Beschleunigung und der Gleitfähigkeit her dasselbe Gefühl. Der einzige Unterschied war die Optik, da man ja am Rand immer ein wenig schwarz vom Kunststoff sieht. Das ist eben etwas anderes als weißer Schnee! Aber das war wohl vom Gefühl der größte Unterschied.

SKISPRINGEN: Stört so etwas denn beim Sprung?

Schödler: Nein, darauf kann man sich einstellen. Das ist gefühlsmäßig ähnlich wie im Sommer, aber eben neu im Winter. Zudem nimmt man auf der Ski-

Line-Spur die Geschwindigkeit ein wenig anders wahr, das Auge reagiert ein bisschen anders und all solche Dinge. Der Mensch ist ein Gewohnheitstier und nach 100 Sprüngen auf Schnee ist das für kurze Zeit ein wenig schwierig, aber da ist man sofort wieder drin.

SKISPRINGEN: Würden Sie denn sagen, dass Ski-Line eine lohnende Investition ist?

Schödler: Das ist schwierig zu sagen. Wenn ich eine Schanze neu bauen würde, denke ich, dass es sich lohnt. Wenn ich aber bereits eine Spurfräse oder Kühlanlage hätte, ist es schon eine teure Investition. Ich weiß nicht, was das kostet, aber falls man schon alles hat und noch mal neu kaufen müsste, würde ich es mir vielleicht überlegen. Aber bei einem Neukauf hat man mit einem Schlag Sommer- und Winterspur, eine Spurfräse und vieles andere. Deswegen würde ich dann auf jeden Fall zuschlagen!

SKISPRINGEN: Hätten Sie Verbesserungsvorschläge bezüglich des Systems?

Schödler: Wir hatten bei der Skiflug-WM in Oberstdorf im Februar 2008 ein gutes Meeting, bei dem ich einen Vortrag gehalten hatte und über Verbesserungen aus meiner Sicht gesprochen habe. Die Abdeckung der Spur, die nicht verwendet wird, ist meiner Meinung nach noch nicht optimal. Im Zentrum müssen immer der Athlet und seine Sicherheit stehen, deswegen war ich damit noch nicht so glücklich. Es dürfen nirgendwo Haken oder Eisenstücke sein, an denen sich die Springer verletzen könnten, deswegen muss diese Abdeckung optimiert werden. Mein zweiter Kritikpunkt war die Spurrille, die jedoch für den Wettkampf in Garmisch-Partenkirchen bereits verändert wurde. Sonst funktioniert von der Fräse bis zur Bearbeitung alles sehr gut.

(ak)



Weitere Informationen:

www.rehau.com
www.riedel-net.de