

## Der leichte Sitz



entlastet den Pferderücken beim Reiten über Sprünge, beim Reiten im Gelände, beim Reiten junger Pferde.

- wird im Springsattel oder Vielseitigkeitssattel geritten
- deutlich kürzere Bügel als beim Dressursitz
- Reiter neigt sich aus der Hüfte heraus nach vorne
- Oberschenkel, Knie und Absatz nehmen das Gewicht des Reiters auf
- Gesäß bleibt am Sattel, damit der Reiter im Gleichgewicht sitzen kann

- bei höherem Tempo und beim Springen kommt das Gesäß stärker aus dem Sattel
- Oberkörper in elastischer Mittelpositur
- Oberkörper sollte weder steif noch unruhig sein
- runden Rücken oder Hohlkreuz vermeiden
- Sicherheit im Sattel durch festen Knieschluss
- Unterschenkel liegen am Gurt
- Wade hält Kontakt zum Pferdeleib
- Fuß steckt bis zur breitesten Stelle des Ballens im Bügel
- der Absatz ist der tiefste Punkt
- Oberarme und Ellenbogen werden etwas vor den Oberkörper genommen
- Unterarm – Zügel – Pferdemaul bilden eine Gerade
- Hände aufrecht vor dem Widerrist
- Kopf wird frei und aufrecht getragen
- Blick ist nach vorne gerichtet

## Die häufigsten Sitzfehler:

Sitzfehler können die unterschiedlichsten Ursachen haben. Sie entstehen aus schlechten Angewohnheiten oder Haltungsschäden, wenn dem Reiter das Rhythmusgefühl fehlt oder er einen schlecht verpassten Sattel hat. Ganz besonders wichtig ist jedoch, dass der Reitersitz immer wieder von einem Ausbilder korrigiert wird.

## Der Stuhlsitz



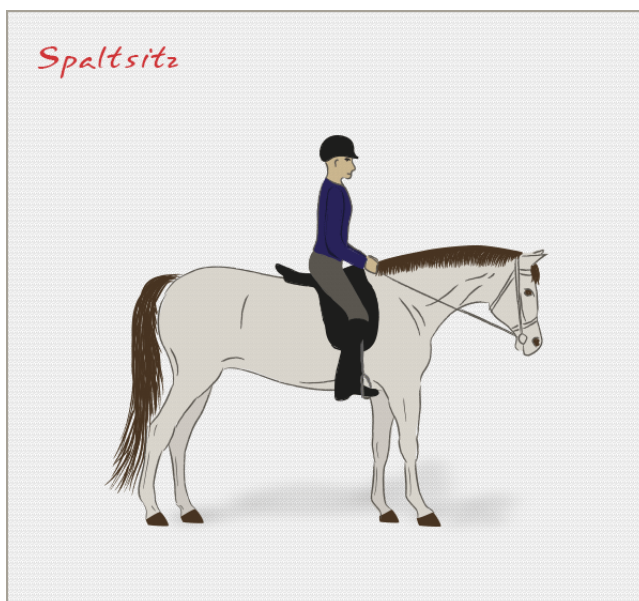
Er ist die Folge von zu kurz geschnallten Bügeln, ständigem Reiten im Springsattel oder einem Sattel, dessen tiefster Punkt zu weit hinten liegt.

Beim Stuhlsitz wird das Gesäß aus dem tiefsten Punkt des Sattels nach hinten verschoben.

### So erkennt ihr den Stuhlsitz:

- Oberschenkel und Knie werden hoch gezogen
  - Notwendige Einwirkungsmöglichkeit des Reiters geht verloren
  - Reiter sitzt nicht mehr auf den Gesäßknochen
  - Sitzfläche wird kleiner, Einwirkung geringer
  - Lendenwirbelsäule kann nicht mehr optimal mitschwingen
  - Reiter sitzt krumm
  - eingezogene Brust
  - Kopf unruhig, nicht mehr aufrecht
  - Unterschenkel zu weit vorne
  - Hand des Reiters nicht mehr unabhängig: hängt am Zügel
- Gesäß wird aus dem tiefsten Punkt des Sattels nach hinten verschoben
  - Gesäßmuskeln werden angespannt

## Der Spaltsitz



Der Spaltsitz ist die Folge zu lang geschnallter Bügel und eines Sattels, dessen tiefster Punkt zu weit vorne liegt.

Beim Spaltsitz werden die Gesäßknochen entlastet, die Unterschenkel rutschen nach hinten.

### So erkennt ihr den Spaltsitz:

- Belastung liegt auf dem Oberschenkel und der Leiste
- Gesäßknochen entlastet
- Unterschenkel rutschen nach hinten
- häufig hat der Reiter ein Hohlkreuz
- Gesäßknochen und -muskeln sind

nicht am Pferd

- Gewichtshilfen können nicht gegeben werden
- Lendenwirbelsäule versteift im Hohlkreuz, schwingt nicht mit
- Reiter hat kaum treibende Einwirkung
- Hand des Reiters ist nicht mehr unabhängig
- Hände werden heruntergedrückt oder liegen am Widerrist auf

Quelle <https://blog.loesdau.de/der-korrekte-sitz-des-reiters/>

## Fahrsport

Das Fahren von Pferden hat eine längere Tradition als die Reiterei. Schon 1.400 v. Chr. kannten die Hethiter ausgeklügelte Trainingspläne für ihre Streitwagenpferde mit Anleitungen für Aqua- und Intervalltraining. Und bereits im antiken Olympia gehörte das Wagenrennen fest zum Programm.

Im Fahrsport gibt es Dressurprüfungen, Geländeprüfungen und das Hindernisfahren. Die Kombinierte Wertung ergibt sich aus allen drei Prüfungen. In der Dressur stehen die Gymnastizierung des Pferdes und die Überprüfung des Ausbildungsstandes im Vordergrund. Beim Hindernisfahren durch einen Kegelparcours werden Schnelligkeit, Geschicklichkeit, Gehorsam und Durchlässigkeit der Pferde abgefragt. Herzstück eines jeden Fahrturniers ist die Geländeprüfung (früher Marathon) mit ihren spektakulären Hindernissen.

Am Anfang war der Vierspänner das „klassische“ Turniergespann. Da es sehr kostspielig ist, sechs oder mehr Pferde zu halten, hat die FEI die Meisterschaft für Zweispänner eingeführt und später sogar die für Einspänner, um die Zahl der Teilnehmer zu erhöhen, verbunden mit einer gewissen Demokratisierung. Neben diesen Gespannen wird nur noch das Tandem für Wettkämpfe verwendet.



### Der Einspänner

Für mich ist der Einspänner am schwersten zu fahren“ meint Fahrexperte Auguste Dubey. „Wenn dieses eine Pferd sich nämlich entschließt, Dummheiten zu machen, ist kein weiteres oder sind nicht mehrere da, um es zurückzuhalten. Aus diesem Grund wird ein junges Pferd nie allein eingefahren.“



## Das Tandem

Das Tandem verlangt unendlich mehr Feinheit, weil das Gespann viel weniger Gleichgewicht aufweist. Das vorne allein angespannte Pferd kann sehr leicht eine Kehrtwendung machen, weil die Stränge nicht angespannt sind und es auch nicht sein dürfen. Aus dem wichtigsten Grund weicht das Tandem von der Geraden ab, selbst mit einem sehr gut ausgebildeten und fein

aufgeschirrten Vorderpferd.

Das Gabelpferd hat eine schwere Aufgabe, weil es nicht nur den Wagen alleine ziehen muss, sondern auch das Gewicht zu tragen hat.

Der Tandem-Cart ist ein Wagen mit schmaler Spur und sehr hohen Rädern, damit der Fahrer eine gute Sicht nach vorne hat, genauer gesagt: Vor das Vorderpferd. Ein zweiter Grund für die hohen Räder und die schmale Spur ist der, dass man auf der Fahrt zur Jagd manchmal einen Graben durchfahren musste.

Das Tandem wird immer ein herrschaftliches Gespann bleiben, so lange die Tradition bewahrt bleibt bezüglich des Wagens, der Geschirre und des Anzugs von Fahrer und Groom.“



## Einhorn

Als Einhorn oder Unicorn bezeichnet man eine Anspannung, bei der vor zwei Pferden an der Deichsel mittig ein drittes geht.

Die Zugstränge des Vorderpferdes sind dabei an einem am Viererzughaken der Deichsel angehängten Ortscheit befestigt. Zum Einhornfahren wird neben einer normalen Zweispännerleine eine Tandem-Vorderleine

für das Vorderpferd benutzt.



## Der Zweispänner

Im Jahre 1985 haben in England die ersten Weltmeisterschaften für Zweispänner stattgefunden, mit vollem Erfolg.



### **Random**

Als Random bezeichnet man ein von drei Pferden oder anderen Zugtieren gezogenes, meist einachsiges Fahrzeug (Karre), bei dem die Tiere hintereinander angespannt sind. Werden die Tiere nebeneinander angespannt, spricht man von einer Troika.

Tandem- und Randomanspannung kommen aus England und haben gegenüber nebeneinander gehenden Pferden den Vorteil, dass mit ihnen auch sehr schmale Wege befahrbar sind. Aufgrund der ungleichen Zuglastverteilung werden (wie auch beim sechsspännigen Fahren) die vorne gehenden Pferde kaum belastet und stehen nach der Fahrt als ausgeruhte Reitpferde zur Verfügung. Tandem- und Randomanspannung wurden aus diesem Grund auch häufig bei Jagden genutzt: Am Ziel angekommen, wurden die Vorderpferde für die Jagd gesattelt. Neben diesen rein praktischen Vorteilen wirkt die Randomanspannung elegant und repräsentativ und zeigt neben den gut zur Wirkung kommenden Pferden auch das Können von Fahrer und Zugtieren.

In Randomanspannung wird fast immer eine einachsige Gig mit sehr großen Rädern gefahren.

Die Randomanspannung ist schwerer zu fahren als ein Sechsspänner: Sie stellt hohe Ansprüche an das Können des Kutschers und der Pferde. Sie wird heute fast nur noch zu Showzwecken gefahren.



### **Der Vierspänner**

Es ist verständlich, dass zuerst der Vierspänner als erstes Gespann von der FEI anerkannt wurde, er stellt die Krone des Fahrsports dar und lockt auch am meisten Zuschauer auf die Turnierplätze, vor allem zur Geländeprüfung. Das größte Problem besteht heute in der Finanzierung einer solchen Equipage, denn es kostet sehr viel Geld, sechs Pferde zu unterhalten. Hinzu kommt die Anschaffung der Pferde, der Wagen und Geschirre, sowie der Transport der Pferde und des Materials zu den Turnierplätzen.

