

Fly and stop

Fast wie Fliegen, schwärmen begeisterte Inliner über ihre Sportart – aber leider nicht ganz so sicher, denn jedes Jahr werden rund 10 000 Inline-Skating-Unfälle registriert – Schürfwunden ausgenommen. Viele Stürze wären vermeidbar, wenn die Skater das Einmaleins der Skatetechnik beherrschen würden. Wir zeigen Ihnen die besten Übungen für ein sicheres Skaten.

VON MARIUS STAHLBERGER

Profi-Inline-Skater rasen bei einer steilen Abfahrt mit Geschwindigkeiten von über 80 Sachen die Strassen runter, ohne sich darüber gross Gedanken zu machen. «Im Rennen brauchen wir kaum Bremstechniken», sagt Pascal Sieber, Inline-Skater vom Team Salomon, «wir fahren einfach auf den Vorderen auf». Die Rennläufer können auf den abgesperrten Strassen davon ausgehen, dass sie nicht von Hindernissen überrascht werden und plötzlich abbremsen müssen. Ausserdem sind sie technisch so versiert, dass sie Ausweich- und Bremsmanöver beherrschen, falls sie an engen Stellen doch einmal abrupt das Tempo rausnehmen müssen. «Da

wir keine Fersenstopper haben, ist der T-Stopp die gängigste Methode, das Tempo zu reduzieren», erklärt das 21-jährige Nachwuchstalent Sieber. «Es gibt auch Einzelne, die Slalom fahren, um abzubremesen, doch wenn es eng wird, ist das gefährlich für die anderen Fahrer.»

Schmerzhaft wirds aber tatsächlich auch ab und zu für die Profis. Denn sie tragen zwar Helme, aber keine Protektoren, die würden den Bewegungsablauf zu stark stören. Kommt es zu einem Sturz, versuchen es die Cracks mit Abrollen. «Das üben wir im Training, genauso wie das anschliessend schnelle Aufstehen», sagt Sieber. Profis müssen nach einem Sturz allfällig zugezogene Schürfwunden zumindest temporär ignorieren. Schliesslich gilt es den Anschluss an die Spitze nicht zu verlieren. «Um Sturzpiloten auszuwei-

chen, üben wir auch das Darüberspringen», sagt Sieber pragmatisch.

«Dann küsst man das Auto»

Bei Hobby-Skatern sieht das etwas anders aus. Hier sind neben Helm auch Knie-, Handgelenk- und Ellbogenschoner Pflicht, denn sie schützen vor den klassischen Inline-Verletzungen wie Handgelenkbruch und Ellbogenverletzungen. Und natürlich vor bösen Schürfwunden, die den Betroffenen noch lange Schmerzen bereiten.

Othmar Brügger von der Schweizerischen Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) ist Herausgeber der Studie «Inline-Skating: Unfallgeschehen und -prävention» aus dem Jahr 2003. Diese besagt, dass 85% der Freizeit-Skater mit einer Geschwindigkeit von 15–20 km/h unterwegs sind. In Abfahrten erreichen aber auch

Fitness-Skater ohne Weiteres 40 km/h. Das ist zwar nur halb so schnell wie die Profis, doch bei einem Sturz reicht auch dieses Tempo allemal zu schlimmen Verletzungen. Wichtig bei Schussfahrten ist für Hobbyskater in erster Linie, das Tempo kontrollieren und wenn nötig rasch vermindern zu können, die Skates also unter Kontrolle zu haben. Anfänger geraten im wahrsten

Sinne des Wortes häufig ins Schleudern, wenn sie von den wichtigsten Bremstechniken keine wirklich beherrschen oder in Panik geraten und vergessen, was zu tun wäre. Nicht selten wird in der Realität dann der «Ampel-», «Menschen-» oder «Rasen-Stopp» praktiziert, was so viel bedeutet wie Abstützen an Masten, Ampeln oder eben Menschen, oder die unkontrollierte Ausweichfahrt ins Grüne – sofern überhaupt irgendwo eine Rasenfläche vorhanden ist.

Roli Walther vom Zürcher Sportfachgeschäft «Out on Street» empfiehlt, vorausschauend zu fahren und entsprechend früh zu reagieren. «Ausweichen ist meist die beste Lösung.» Und wenn ein Auto plötzlich den Weg aus der Einfahrt abschneidet? «Dann küsst man halt das Auto. Das ist immer noch besser als vorher absichtlich zu stürzen und drunterzurutschen», sagt Walther. Damit hat Pascal Sieber seine Erfahrungen gemacht. «Im Training schnitt mir ein Auto den Weg ab. Weder

war zum Ausweichen Platz, noch hätte der Bremsweg ausgereicht», erzählt Sieber. «Also liess ich mich hinfallen und rutschte in das Auto hinein. Passiert ist glücklicherweise weder mir noch dem Auto etwas.» Ein Zusammenstoss mit einem Auto ist der «SuperGAU» für Inline-Skater, aber glücklicherweise die Ausnahme. Viel öfters kommt es zu Zusammenstössen mit Velofahrern und Spaziergängern oder zu Unfällen ohne die Beteiligung Dritter. Trottoirs, Kieselsteine oder enge Kurven zwingen manche Skater bereits ohne Fremdeinwirkung in die Knie.

Rückgang der Unfälle

Im Gegensatz zu Pascal Sieber, der bei erwähntem Unfall mit dem Schrecken davongekommen ist, verletzen sich in der Schweiz jährlich um die 10 000 Inline-Skater. Erfreulicherweise zeichnet sich eine Tendenz ab: Jedes Jahr sinkt die Zahl der Verletzungen. 1998 wurden 14 250 Unfälle bei Versicherungen gemeldet, seither ging die Zahl stetig zurück. 2003 waren es noch 10 330. «Es ist zu erwarten, dass die Anzahl der Verletzungen in den letzten zwei Jahren nochmals zurückgegangen ist», schätzt Othmar Brügger von der bfu. «Einerseits, weil es wohl insgesamt etwas weniger Skater gibt und andererseits, weil sich auch mehr Leute schützen.» In seiner Studie fasst Brügger zusammen, dass der Verlust des Gleichgewichts die häufigste Unfallursache ist. Als Grund dafür werden fehlendes fahrtechnisches Können (insbesondere uneffizientes Abbremsen), zu hohe Risikobereitschaft und unaufmerksames Fahren auf unregelmässiger Unterlage aufgeführt.

Um eine grössere Fahrsicherheit zu erlangen, sollten Hobbyfahrer regelmässig bei ihren Ausfahrten koordinative Übungen einbauen und auf Schulhausarealen oder grossen Parkplätzen das Einmaleins des Skatens üben. Damit wird das Fahrgefühl verbessert und Sie können auch in brenzligen Situationen flink ausweichen oder gekonnt abbremsen. Technische Gleichgewichtsübungen sind die Voraussetzung für

Was gibts Neues?

Die Innovationen bei den Skates selber fielen in den letzten Jahren eher gering aus, Fortschritte wurden vor allem im Rollenbereich erzielt. Grundsätzlich arbeiten die Hersteller in drei Richtungen:

1. Die Schuhe werden härter. Im Rennbereich fahren eigentlich alle einen massangefertigten Carbon-Schuh. Für Fitnessskater reichen Schalen- und Softschuhe.
2. Die Rollen werden grösser. Vier Mal 100 mm grosse Rollen setzen sich immer mehr durch – im Renn- wie auch im Fitnessbereich. Profis fahren vereinzelt auch vier 110-mm-Rollen, im Hobbybereich werden auch vier 90-mm-Rollen montiert.
3. Die Schiene wird länger. Sie ist zwischen 270 und 340 mm lang, je nach Anzahl Rollen. Dadurch wird ein ruhigeres, kontrollierteres Rollen möglich.

Allgemeine Innovationen: Salomon vereinfachte das Verschlussystem und kombiniert mit dem «Smart Skate» Freizeit- und Skatingschuhe in einem System. Einfach Strassenschuh in Schiene befestigen und los gehts. Rollerblade entwickelte das Air Power System, welches den Fersenbereich und die Knöchel noch bequemer und fester einpackt. Interessant ist die in der Länge verstellbare Schiene (275–300 mm). Wird sie kurz eingestellt, bleibt man wendig, verlängert man sie, fährt man ruhiger. Fila setzt im Fitnessbereich weiterhin auf die lenkbare Schiene. Alle Änderungen haben dieselben Ziele: noch direkteres, bequemer und sichereres Fahrvergnügen. Getüftelt haben die Hersteller in der Vergangenheit auch an verschiedenen Bremssystemen wie Scheibenbremsen oder Handbremsen. Doch die Hersteller kamen bisher noch auf keinen grünen Zweig. Der gute alte Fersenstopper bleibt die sicherste und effizienteste Bremshilfe.

sicheres Bremsen. Erst wer stabil auf den Skates steht, kann eine Bremstechnik wirklich erlernen. Zudem erhöht der sichere und lockere Stand auf den Skates auch das Fahrvergnügen ganz entscheidend. Auf den folgenden Seiten zeigt Ihnen Pascal Sieber einige Übungen, die regelmässig auch während Ausfahrten trainiert werden können. Üben ist also angesagt, denn wer will denn schon ein Auto küssen?

FOTO: ANDREAS GONSETH

Geschicklichkeitsübungen

Allgemein gilt: Eine tiefe, leicht nach vorne gebückte Körperhaltung gibt Sicherheit, da der Schwerpunkt näher am Boden ist und man so auf Unvorhergesehenes besser reagieren kann. Zentral über dem Skate stehen ist ebenfalls wichtig. Bei allen Übungen sind diese beiden Punkte von zentraler Bedeutung. Jede Übung kann zuerst mit tiefem Tempo auf flacher Ebene ausgeführt werden, bevor man diese auf gesicherten, leicht abfallenden Wegen anwendet.

1. Slalom fahren



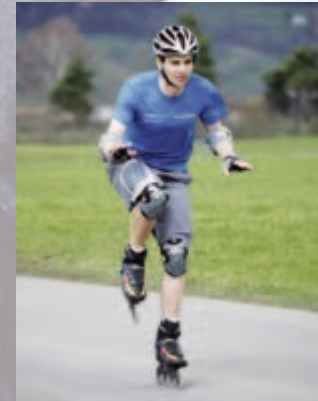
Um Hindernisse wie Blätter, Steine, Töggeli usw. enge Kurven fahren.

Wichtig: Tiefe Körperhaltung, breitbeiniges Fahren. Durch Druck auf die äusseren Rollen kann man das Tempo auch in Abfahrten kontrollieren.

Erleichtern: Grosse Radien fahren, nur wenige Kurven aneinander reihen.

Erschweren: Kleine und grosse Radien fahren; einbeinig Slalom fahren.

2. Einbeinig fahren



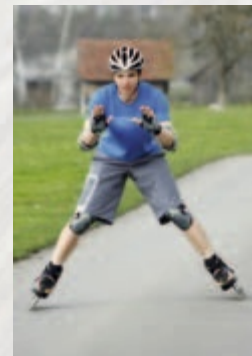
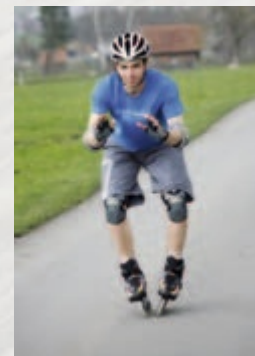
Abwechslungsweise Bein heben und auf Standbein eine Zeit lang rollen.

Wichtig: Tiefe Körperhaltung, zentral über dem Skate stehen.

Erleichtern: Bein nur kurz und nicht sehr hoch anheben.

Erschweren: Knie bis auf Hüfthöhe hochheben und lange auf Standbein rollen; auch mal hinten «anfersen» oder seitlich abspitzen.

3. Achterfahren



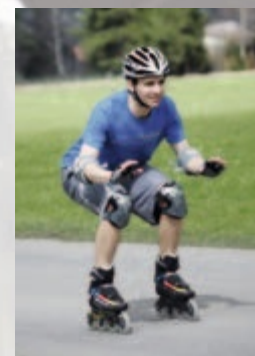
Von der O-Bein-Haltung (gebückter Oberkörper und Abkippen der Skates auf die Aussenkante) zur X-Bein-Position (Fahren auf der Innenkante der Rollen) wechseln und zurück.

Wichtig: mit Hoch- und Tiefgehen des Oberkörpers Bewegung unterstützen.

Erleichtern: Langezogene «Acht» fahren.

Erschweren: Vor dem Wechsel von der X-Bein- zur O-Bein-Position Skates überkreuzen.

4. Jo-Jo



Tief in die Hocke gehen und schnelles Aufrichten mit vollständiger Streckung des Körpers. Danach wieder in die Hocke gehen usw.

Wichtig: Oberkörper in Hocke leicht nach vorne gerichtet, damit keine Rücklage entsteht.

Erleichtern: Nur leicht in die Hocke gehen.

Erschweren: Beim Aufrichten leichtes Hüpfen (siehe Übung 6).

5. Versetzt fahren



Abwechslungsweise linkes und rechtes Bein nach vorne schieben. Mit hinterem Bein in die Knie gehen.

Wichtig: Körperschwerpunkt tief halten, mit Arme Gleichgewicht ausbalancieren.

Erleichtern: Nur leichtes Ausscheren.

Erschweren: Stark versetzt fahren.

6. Hüpfen



Über Bodenmarkierungen oder Hindernisse springen. Beim Landen in die Knie gehen.

Wichtig: Breitbeinige Ausgangsposition und ebenso breitbeinige Landung mit beiden Skates gleichzeitig.

Erleichtern: Im Stand ausüben.

Erschweren: Mehrere Male hintereinander hüpfen, Beine zur Hocke anziehen.

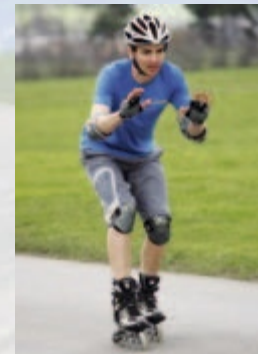
Bremstechniken

Vorausschauendes Fahren, frühes Reagieren und geschicktes Ausweichen verhindern so manchen Zusammenprall. Trotzdem kommen Inline-Skater im Ernstfall nicht ums Bremsen herum, denn anhalten muss früher oder später jeder. Für den Hobbyskater am wirkungsvollsten sind die beiden Bremstechniken Fersenstopp und T-Stopp. Beide Stopps zuerst auf flacher, gesicherter Strecke üben, bevor man sich in geringe Hangneigungen wagt.

Der Fersenstopp



Parallel fahren, leicht in den Knien, Gewicht auf beiden Skates.



Einen Skate nach vorne schieben, hinteres Knie beugen.



Fussspitze anheben und den Fersenstopper aufsetzen.



Noch mehr in die Knie gehen und möglichst viel Druck auf den Fersenstopper geben.

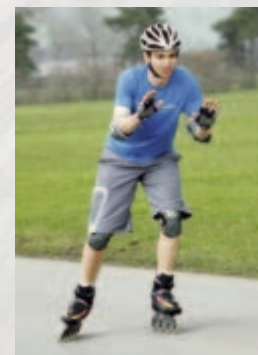


Fehler: Zu steife und ausgestreckte Körperhaltung.

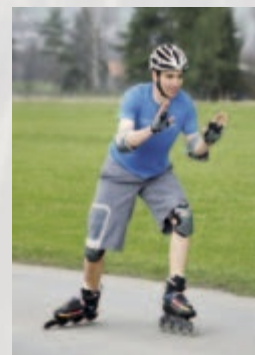
Der T-Stopp



Parallel fahren, leicht in den Knien, Gewicht auf beiden Skates.



Gewicht auf einen Skate verlagern, etwas mehr in die Knie gehen. Anderen Skate nach hinten führen.



Den hinteren Skate im 90-Grad-Winkel zur Fahrtrichtung aufsetzen und Druck auf die Rollen geben.



Mit hinterem Knie in Richtung vorderen Skate drücken.



Fehler: Der Bremskate wird bei aufrechter Position zu nahe am Standskate aufgesetzt.

Inline-Skater benötigen einen langen Bremsweg

Die Hangabtriebskraft beschleunigt den Skater. Je schneller er ist, desto stärker bremsen ihn Luft- und Reibungswiderstände. Trotzdem wird der Anhalteweg bei höheren Geschwindigkeiten überproportional länger. Der Anhalteweg setzt sich aus Reaktionszeit und Bremsweg zusammen. Beim Auto- oder Velofahren ist die Reaktionszeit relativ gering, da man problemlos auf das Pedal drücken oder am Hebel ziehen kann. Anders beim Inline-Skating. Die Bremstechnik ist koordinativ schwierig und erfordert eine Gewichtverlagerung, um das Gleichgewicht nicht zu verlieren. Entsprechend braucht es eine längere Reaktionszeit, bis die Bremswirkung voll eintrifft und entsprechend hat man bis zum Beginn des Bremsmanövers einen langen Weg zurückgelegt. Mitentscheidend für den Bremsweg sind Hangneigung, Bodenbelag und Beschaffenheit der Räder. Und, ganz wichtig: die Bremstechnik. Aber egal wie gut die ist, Inline-Skater beanspruchen einen längeren Bremsweg als alle anderen Verkehrsteilnehmer auf Rollen, besagt eine Studie vom bfu.

Schutzausrüstung anstatt «Tapetenwechsel»



Wer nicht langwierige Schürfwunden auskurieren will oder gar Knochenbrüche in Kauf nehmen will, tut gut daran, sich bei jeder Inline-Ausfahrt mit einer kompletten Schutzausrüstung zu bestücken. Dazu gehören Helm, Ellbogen-, Knie- und Handgelenkschoner sowie gute Shorts oder eine Hose wenn möglich mit verstärktem und gepolstertem Hüftbereich.