



EIN PAAR MINUTEN KINDHEIT

Airboards sieht man meistens auf der Piste. Doch mit den Luftschlitten kann man auch Touren fahren und Material transportieren – ein Bericht aus dem Oberalp-Gebiet.



**Schweb ich noch oder gleit ich schon?
So starten die Profis in den Hang.**

«Du arme Sau», sagt Christian, und ich frage mich, ob ich wohl etwas übermütig war. Vor uns ragt der Pazolastock auf und wir betrachten die Tour, die wir morgen in Angriff nehmen wollen. Der Aufstieg sieht nicht besonders schwierig aus. Die Abfahrt aber schon. Oder zumindest das, was unser Guide Markus als Abfahrt vorgesehen hatte: Ein enges, steiles Couloir, das von Lawinenkegeln umgeben ist und dessen Anblick mir das Herz in die Hose rutschen lässt. Fragend blicke ich Christian an und er erklärt mir: «Hier nehmen wir

normalerweise keine Anfänger mit». Ich schlucke leise. Ich bin eine blutige Anfängerin. Noch nie habe ich ein Airboard aus der Nähe gesehen und mir stellen sich nun etliche Fragen: Wie steuert man diese Luftmatratze überhaupt? Und wie ist sie zu bremsen? Bin ich lebensmüde? Noch habe ich 20 Stunden Zeit, um Antworten zu finden. Dann gilt es ernst.

Wir befinden uns im Oberalp-Gebiet. Der Winter ist schon fast vorbei und die Sonne hat grosse Löcher in den Schnee gefressen. Das soll uns aber nicht von un-



Biwakleben mit aufblasbaren Gehilfen.

serem Vorhaben abhalten: Mit Airboards wollen wir die Berge besteigen. Zwei Nächte im Schnee schlafen, drei Tage auf den Luftschlitten durch die Kälte ziehen. Fünf Personen, die sich weigern, den Winter ziehen zu lassen. Wir stapfen los in Richtung Val Maighels.

Das erste Problem gibt es nach fünf Minuten. Eigentlich wollten wir unser Biwak-Material auf den Airboards ziehen. Die Luftschlitten haben extra Ösen, um Lasten darauf festzuzurren. Mit einem Bauchgurt könnte man alles bequem hinter sich her ziehen und sich fühlen wie ein Nordpol-Bezwinger. Könnte man. Leider haben unsere Rucksack-Airboard-Packungen einen viel zu hohen Schwerpunkt. Sobald sich der Schnee etwas neigt, kippen die Schlitten und kullern den Hang hinunter. Nach einigen stoischen Versuchen geben wir auf und schnallen das Gepäck auf den Rücken. Die Airboards führen wir wie kleine Hunde an der Leine.

«Geht ihr Bob fahren?», neckt uns der erste Skifahrer, der durch den sulzigen Schnee an uns vorbei wedelt. Tatsächlich war ein Schlittelhang Auslöser für die Erfindung des Airboards. Vor zwanzig Jahren schaute der Tüftler Joe Steiner zu, wie Kinder auf billigen, aufblasbaren Schlitten den Hang hinunterfuhren. Sehr widerstandsfähig waren die Plastikschlitten nicht, und lenken konnte man sie auch nicht. Steiner war damals verletzt und dazu verdammt, den Winter im Tal zu verbringen. Er begann zu experimentieren. Welches Material ist stabiler als das billige Plastik? Und welcher robuste Kunststoff wird nicht brüchig in der Kälte?

Die ersten Feldversuche führte er im Kühlschrank durch. Er legte verschiedene Kunststoffe eine Nacht lang ins Gefrierfach, um zu testen, ob sie brechen oder nicht. Zehn Jahre lang dauerte die Entwicklung, und 2001 war der erste Prototyp fertig: ein schwarzer Teufel

Sereng

Für grosse und kleine Abenteuer:

Dein Outdoor-Spezialist mit dem vielfältigen Angebot an Bekleidung, Schuhen und Travel-Equipment der führenden Marken.



Eine wacklige Sache: Materialtransport auf dem Airboard.

aus Nylon-Polyurethan. Steiner liess in einer Fabrik in China eine erste Kleinserie produzieren, und das wäre fast das Ende gewesen des Airboards: Zum Test wurden die ersten 100 Airboards aufgeblasen, und nach einer Nacht war ein Teil davon rund wie Ballone statt aerodynamisch flach. Die Schweissnähte hatten sich gelöst. «Das war der Punkt, an dem er fast aufgehört hätte», erzählt Reto Büchli, Steiners rechte Hand bei der Airboard-Produktionsfirma Fun-Care.

Der Mann hat nicht aufgehört. Am Abend sitzen wir im Schnee auf den prallen Airboards, haben einen warmen Hintern, essen Suppe und Älplermakkaroni und schmieden Pläne für den nächsten Tag. Von der Rheinquelle weht ein kalter Wind ins Tal, der Himmel ist milchig-blau und langsam erscheinen die ersten Sterne. Die Nacht wird kristallklar.

Am nächsten Morgen werden wir von balzenden Birkhähnen geweckt. Das Zelt ist gefroren und ich studiere noch einmal dieses Couloir, das man von der Ebene aus gut sieht. Markus verspricht mir eine gründliche Airboard-Einführung. Nach einem Müesli mit Pulvermilch und heissem Wasser entlüften wir also die

Boards, packen sie zusammen mit Helm, Knieschonern und Lunch in wasserdichte Rucksäcke und montieren unsere Schneeschuhe.

Beim Aufstieg brennt die Sonne auf uns nieder, wir tragen nur noch T-Shirts. «Anfänger brauchen viel Kraft beim Steuern», erzählt Markus, und das gibt mir etwas zu denken. Diese Hitze! Nach zwei Stunden fühle ich mich nicht mehr saftig und frisch, sondern wie ein mit Leder überzogenes Skelett. Wenigstens ist der Rucksack nicht schwer. Drei Kilogramm wiegt das Freeride-Airboard, und es lässt sich einigermassen klein verstauen – anders als das Snowboard, das ich normalerweise auf den Berg hoch trage. Einige halten Airboarder im Gelände für Spinner. Andere sind begeistert von der Freiheit, die das Gerät bietet. «Man kann damit fast jede Skitour machen», ist Sandra überzeugt. Sie erzählt beim Aufstieg, dass sie sogar den schwierigen Tödi mit dem Luftschlitten bezwungen habe – und dafür von traditionellen Skitouren-Fahrern schief angeschaut worden sei.

In der Luft tanzen hellbraune Falken und überall sehen wir kleine weisse Federn. Die Schneehühner wechseln gerade ihr Kleid.

etitlis

Outdoor-Ausrüstung von Transa.

Mit Filialen in Basel, Bern, Luzern, St. Gallen, Winterthur, Zürich. Weitere Infos: www.transa.ch

TRANSA
Raus. Aber richtig.



Mit einer kleinen Handpumpe werden die Schlitten aufgeblasen.



**Geschwindigkeiten bis 100 km/h:
Helm ist Pflicht!**

Endlich ist es soweit. Nach einer kurzen Rast auf dem Gipfel des Pazolastocks schlüpfen wir in die Schutzmontur und pumpen die Boards wieder auf. Prall liegen sie in der Sonne – der Grund, warum die neueren Modelle hellgrün oder sandfarben sind. Die schwarzen Boards der ersten Serie gingen reihenweise kaputt, weil sich die Luft darin in der Sonne zu stark erhitzte, ausdehnte und die Schweissnähte sprengte.

An einem flachen Hang übe ich meinen ersten kümmerlichen Halbkreis. Das Steuern geht eigentlich ganz einfach: Man muss den Oberkörper in die eine Richtung verlagern und mit dem Arm auf der anderen Seite das Airboard auf den Boden drücken. So greifen die Kufen den Schnee und gleiten in die gewünschte Richtung. Für eine Vollbremse dreht man das Board quer und legt die Beine auf den Boden. So weit zur Theorie.

In der Praxis sieht es etwas chaotischer aus. Während sich die anderen mit eleganten Sprüngen auf das Airboard werfen und in grossen Kurven über den Hang gleiten, rutsche ich zaghaft an. Die erste Kurve klappt, doch bei der zweiten bleibe ich hängen und fahre senkrecht und rasend schnell zu Tal – der Moment für die erste Notbremse. Nach kurzer Zeit sind meine Hosen und Schuhe durchnässt. Doch plötzlich funktioniert es mit der Steuerung und bald verfalle ich dem Rausch

der Geschwindigkeit. Jeder hatte mir gesagt, Airboards hätten Suchtpotenzial. Jetzt weiss ich warum.

Ich fahre bald so schnell, dass mich die Bodenwellen drohen vom Board zu werfen. Dann: Ein erster Purzelbaum, Schnee auf nackter Haut, aber alle Knochen noch ganz. Ein schiefes Grinsen, schnell geht es weiter. Immer wieder ragen Steine hervor, auf die ich wie magisch angezogen zufahre und dann doch noch abdrehen kann. Ich gleite über den Tiefschnee, die Landschaft zischt vorbei und für einige Minuten ist die Welt unbeschwert wie früher beim Schlitteln. Das schöne ist, dass die Abfahrt viel, viel, viel länger ist als die kleinen Hügel meiner Kindheit. Und steiler. Und gefährlicher.

Später will ich es genauer wissen: Wie viele Unfälle gibt es mit Airboards? Ein Student der Hochschule für Wirtschaft in Luzern hat erhoben, dass es in den drei Wintern zwischen 2003 und 2006 insgesamt 20 Unfälle gab. Niemand habe sich dabei schwer verletzt oder sei gar Invalid geworden. Auch Sandra und Christian, die seit sechs Jahren Airboard-Touren durchführen, sagen: Von 500 Anfängern, die sie mit auf eine Tour genommen haben, habe sich lediglich einer den Daumen gebrochen. Bei der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) hat man keine genauen Zahlen – Airboard-Unfälle werden als Schlittelunfälle klassifiziert. David Kersch-



Achtung, aper: das Val Maighels im Frühling.

baumer, Verantwortlicher Schneesport bei der bfu, sagt aber, dass Schlittelunfälle laufend zunehmen. Fakt sei auch, dass man mit Airboards Geschwindigkeiten von über 100 Kilometern pro Stunde erreichen könne und mit dem Kopf voran fahre. «Bei Kollisionen gibt es darum schwerere Unfälle als mit Schlitten.»

Unterwegs macht Markus eine kleine Demonstration um zu zeigen, warum die Unfälle trotz dem Kopfvoran-Fahren nicht schlimm seien: Er steuert auf einen Stein zu, dann reisst er das Airboard hoch und prallt sanft auf. «Das funktioniert wie ein Airbag!» Ob das im Notfall wirklich klappt, konnte ich nicht testen. Unsere rauschende Tiefenfahrt hat schliesslich ein Ende, als ein Lawinenkegel den Weg versperrt. Dahinter lauert das Couloir, das von oben noch schrecklicher aussieht als von unten. Steil. Schmal. Sehr schmal. Das finden zum Glück auch die anderen. Die Sonne hat schon zuviel Schnee geschmolzen. Wir beschliessen, das Couloir auszulassen, gehen ein paar Schritte und schwingen uns auf den Nebenhang. Markus empfiehlt noch, sich nicht allzulange in diesem Hang aufzuhalten, er sei sich nicht sicher, wie fest der Schnee ist. Das lässt sich niemand zweimal sagen und ich brauche all meine Kraft, um das Gefährt unter Kontrolle zu halten.



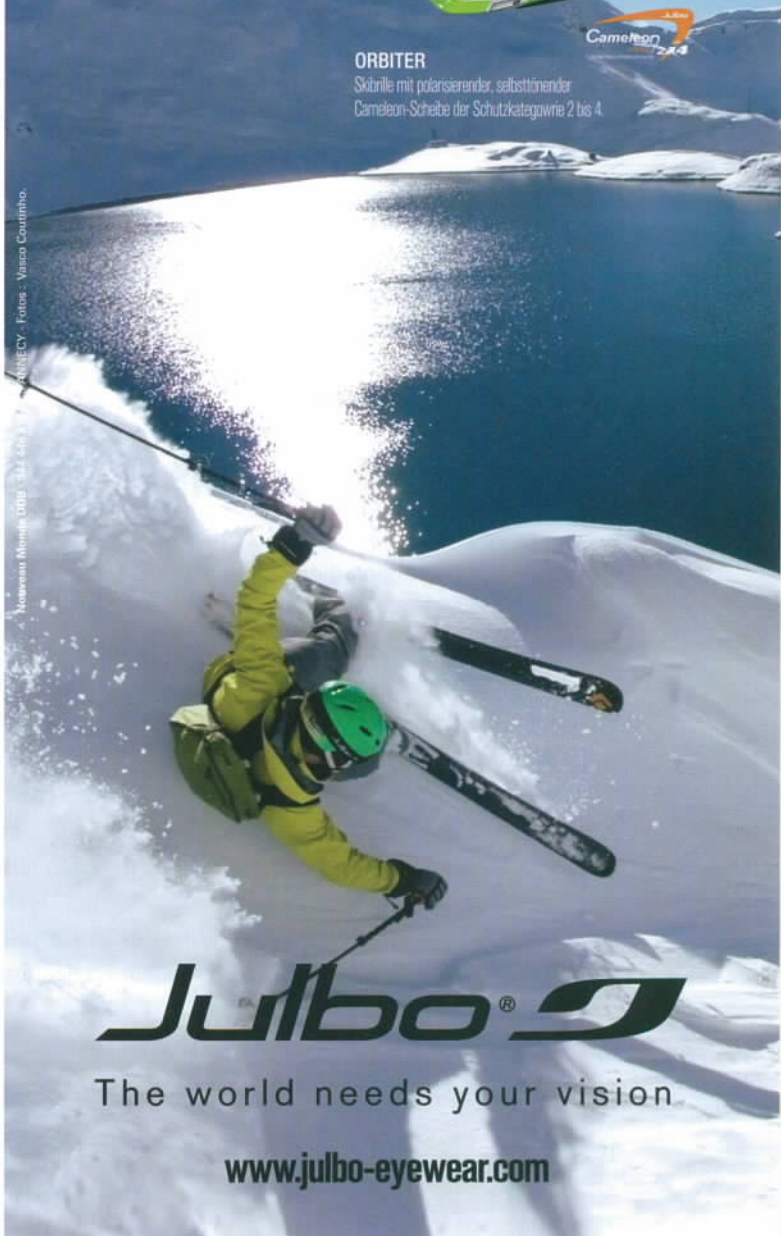
Samuel ANTHAMATTEN



ORBITER

Skibrille mit polarisierender, selbsttönender Cameleon-Scheibe der Schutzkategorie 2 bis 4.

© 2008 JULBO - Fotos: - Vasco Goulimio



Julbo®

The world needs your vision

www.julbo-eyewear.com