

Auf zwei Brettern hinauf, auf einem Brett hinunter

SPLITBOARDER EROBERN DIE ALPEN

VON BENJAMIN THIES

Bis vor ein paar Jahren waren Splitboarder in den Skitourengebieten Europas noch Exoten, doch in den letzten Jahren entdecken immer mehr Snowboarder das Tourengehen und nutzen Splitboards.

Splitboards sind Snowboards, die der Länge nach geteilt werden, um mit den zwei Hälften wie mit Tourenski aufsteigen zu können. Dazu werden die Bindungen umgesetzt, die Boardhälften mit passenden Steigfellen beklebt und bei Bedarf Harscheisen montiert. Bevor es vom Tourenziel bergab geht, werden die zwei Teile wieder verbunden und die Bindungen von der Aufstiegsposition in die snowboardtypische Abfahrtsposition ummontiert.

Erste Versuche und Produkte dieser Art gab es bereits Anfang der 90er Jahre, und von der Jahrtausendwende an wurden Splitboards in Europa immer beliebter. Die Systeme für dieses Verbinden der Boardhälften und Ummontieren der Bindungen sind inzwischen ausgereift und es gibt sie von verschiedenen Herstellern, jedoch hat sich besonders das System des amerikanischen Herstellers Voilé durchgesetzt. So kann man bei den meisten angebotenen Splitboards davon ausgehen, dass sie für dieses System vorbereitet oder bereits damit ausgerüstet sind.



Das Ausrüstungs-Suchbild, Foto: B. Thies



Auf Tour mit dem Splitboard, Foto: W. Scherer

Hierbei werden die zwei Boardhälften hauptsächlich durch das Aufschieben der unter den Bindungen befindlichen Schienen auf Kunststoffführungen, die im Bindungswinkel auf das Lochbild des Splitboards montiert sind, miteinander verbunden. Standardmäßig sind diese Schienen mit beliebigen Bindungen zu verschrauben, wesentlich leichter ist jedoch der Einsatz von speziellen Splitboardbindungen, bei denen die Schiene in die Bindung integriert ist. Ein weiterer Vorteil dieser Bindungen ist eine praktikablere Harscheisenlösung.

Weitere Stabilität bei der Abfahrt bringen Kunststoff-Clips und Metallhaken an den Boardenden. Neu am Markt ist das System von Karakoram, das auch auf das inzwischen standardisierte Lochbild passt und noch mehr Stabilität bei geringerem Gewicht verspricht.

Skifahrer und Snowboarder können nun gemeinsam auf Tour gehen und gemeinsame Aufstiegsspuren nutzen, erst recht seit auch zum Skitourengehen breite Freerideski immer beliebter werden. Nicht nur die Spuren den Berg hinauf werden ausladender, auch der Fahrtstil und damit die Linienführung der Abfahrts Spuren verändert sich zunehmend. Mit dem Snowboard, aber eben auch mit breiten Freerideski, am besten noch mit Rocker-Technologie ausgestattet, kann der Fahrer den gesamten Hang ausnutzen und seinen Schwung auch in flachen Passagen

so aufrecht erhalten, dass er in weiten wie auch engen Schwüngen im Tiefschnee carved. Die Abfahrten werden abwechslungsreicher und die Linienführung kreativer. Natürliche Formen können für Aktionen genutzt werden und die Abfahrt wird voll ausgenutzt.

Damit öffnet sich das Tourengehen einer neuen Zielgruppe. Die Jüngeren erobern den Berg und auch das Angebot des Alpenvereines nimmt sich ihrer an. Um dieser neuen Generation von Touren-Freeridern das nötige Wissen um Lawinen und Sicherheit, den Respekt vor der Natur und natürlich den Spaß am Fahren zu vermitteln, bietet der DAV Sektion Berlin mit dem Freeride Roadtrip Ende Februar erstmals eine Ausbildungsfahrt im Skibergsteigen an, auf der ausdrücklich auch Splitboarder erwünscht sind und wo die teilnehmenden Skifahrer besser mit breiteren Freerideskiern antreten sollten, um den Abfahrtslinien der Snowboarder folgen zu können. Auf diesem Freeride-Roadtrip machen sich die Teilnehmer von Berlin aus mit gemieteten, winterfesten Wohnmobilen auf dem Weg in die Region der Alpen mit dem aktuell am besten fahrbaren Schnee. Vor Ort gibt es dann neben Ausbildungseinheiten, zum Beispiel in Lawinenverschüttetenrettung, Orientierungskunde und Umweltsensibilisierung, natürlich Tages- und Mehrtagestouren zu Startpunkten von besonders lohnenden Abfahrtshängen.

VON HANS-JÜRGEN PAWLIZKI

In meinem Bergsteigerleben hatte ich schon oft Gleitschirmfliegern zugesehen, die von Gipfeln starteten – nicht selten mit einem Jodler oder anderem Lustschrei –, um sich wie Adler mit der Thermik nach oben zu schrauben, bis sie mühelos ins Tal hinabsegelten. Besonders wenn mir noch ein beschwerlicher Abstieg bevorstand, hatte ich diese Bergsportler sehr beneidet und mir vorgestellt, wie schön es wäre, gleich einem Vogel ins Tal zu fliegen. Irgendwie hatten mich aber bisher zahlreiche andere Aktivitäten – „*variatio delectat*“ (Abwechslung erfreut) – davon abgehalten, der Erfüllung dieses Traumes näher zu kommen.

Voriges Frühjahr fand ich dann in der Zeitung eine Annonce für mehrere Gleitschirmschnupperkurse bei der Flugschule Flymagic. Diese sollten in der Nähe von Jüterbog auf dem Flugplatz Altes Lager stattfinden. Hier kam natürlich nur der Windenstart in Betracht, denn in der märkischen Streusandbüchse reicht die Gipfelhöhe selbst im Hochflämung für vernünftige Hangstarts nicht aus. Ich meldete mich sofort an, erhielt aber die Zusage erst für einen Termin Ende September – auch gut, im Herbst kann man mit den Wildgänsen um die Wette fliegen!

Trotz herrlichen Altweibersommers mit strahlendem Sonnenschein wurde daraus aber zunächst nichts. Zu Beginn wurde von den Teilnehmern nach dem guten alten pädagogischen Prinzip „vom Einfachen zum Schweren“ das sog. groundhandling geübt. Zunächst muss der Gleitschirm mit den Lamellenöffnungen in Flugrichtung am Boden ausgebreitet und optimal ausgerichtet werden. Die vielen auf den ersten Blick verwirrenden Schnüre müssen freigelegt und korrekt platziert werden. Und auf die korrekte Einhängung des Piloten in die Sitz- und Gurtkombination einschließlich des korrekten Verschlusses der Karabiner ist äußerste Sorgfalt zu verwenden! Der Vormittag verging schnell bei wiederholten Übungen, bei denen Gleitschirme durch energischen Anlauf und gleichzeitige beidseitige Armbewegung mit den Gurten



Aller Anfang ist schwer! Foto: Archiv H.-J.- Pawlizki



Mit den Wildgänsen fliegen

Ein erhebendes Gefühl ... Foto: Archiv H.-J.- Pawlizki

von unten nach oben und aufgezogen wurden; driftete der Schirm nach der Seite ab, war er in dieser Richtung zu unterlaufen. Ein Start darf erst erfolgen, wenn der Pilot sich durch einen Kontrollblick davon überzeugt hat, dass der Schirm vollständig aufgezogen und aufgebläht über ihm steht. Erforderlichenfalls muss der Pilot durch kurzen Zug der beiden Bremsgriffe vermeiden, dass der aufgezugene Schirm ihn überholt („Stall“ = Strömungsabriss und damit Absturzgefahr!).

Die Einweisung nahm Martin vor, ein „Zugereister“ aus dem weiß-blauen Südteil der Republik. Fluglehrer für Gleitschirm und Drachen mit Flugerfahrung sogar am höchsten Andengipfel und v. a. mit der für mich als Senior so wichtigen aufmunternden Geduld gesegnet!

Am Nachmittag wurde es dann ernst. Jeder Teilnehmer sollte einen „Tiefschleppflug“ (ca. 20 bis 30 m Höhe) absolvieren. Der Windenstart wird über Funk von einem Startleiter abgewickelt. Dies hört sich wie folgt an:

- „Start an Winde: Bitte kommen!“

- „Die Winde hört!“

- „Hier ist der Jürgen Pawlizki mit 90 kg (!!!) an Tequila“ (Anm. Name des Schirmtyps – kein Getränk!)

- „Verstanden – der Jürgen Pawlizki – 90 kg – mit Tequila“

- „Pilot und Fluggerät startklar!“

- „Verstanden – Pilot und Fluggerät startklar!“

- „Pilot eingehängt!“ (Anm.: Sehr wichtig!)

- „Verstanden – Pilot eingehängt!“

- „Seil anziehen!“

Jetzt wird es Ernst! Die Winde zieht das Seil etwas an. Der Pilot hat einen kleinen Ausfallschritt gemacht und stemmt sich etwas gegen die erwartete Zugrichtung, damit er nicht aus

dem Stand gerissen wird.

- „Seil straff!“ ... Die Winde stoppt zunächst.

- „Ferrrtig!“ ... Die Winde zieht leicht an. Der Pilot läuft und zieht den Schirm dadurch und durch gleichmäßige Bewegung der beiden Arme von unten bis in Kopfhöhe mit den Gurten auf. Nach dem Kontrollblick folgt bei korrekter Entfaltung und Positionierung des Schirms das Kommando

- „Starrt!“ ... Die Winde zieht jetzt voll an; gleichzeitig läuft der Pilot mit immer länger werdenden Schritten in Zugrichtung, bis er wie beim Weitsprung den Boden unter den Füßen verliert und bereits in der Luft noch letzte Laufbewegungen macht, um dann zu entschweben. Ein im wahrsten Sinne des Wortes erhebendes („spitzenmäßiges“) Gefühl! Die Sitzposition wird erst eingenommen, wenn man etwa 10 bis 15 m Höhe erreicht hat, damit im Fall eines plötzlichen Höhenverlusts eine mögliche Grundberührung noch locker mit den Beinen pariert werden kann.

Während des Fluges werden die Hände mit den Bremszuggriffen in Kopfhöhe gehalten. Die Steuerung erfolgt durch kurzen Zug an den Bremsgriffen (Zug rechts: Flug rechts), zusätzliche Steuermöglichkeit: Gewichtsverlagerung. Eine weiche und angenehme Landung hat man, wenn man den Schirm durch gleichzeitiges kurzes Ziehen der Bremsgriffe abfängt und erst, wenn man mit den Füßen 1 m über dem Boden ist, ganz durchzieht. Zieht man zu früh, fällt die Landung entsprechend härter aus!

Der Schnupperkurs hatte ein gewisses „Suchtpotenzial“, weshalb ich inzwischen im Grundkurs weitere 16 Flüge absolviert habe; im Sommer steht die Hangstarteinweisung evtl. in Slowenien an. Die Wildgänse habe ich bisher noch nicht eingeholt. Sie sind an mir vorbeigeflogen und haben geschnattert: „*Prima via arduus est!*“ (Aller Anfang ist schwer!)