

Lawinenairbags

# Ein Markt mit viel Luft

Mit leichteren Modellen gewinnt der Lawinenairbag-Trend weiter an Fahrt. Geringes Gewicht erhöht die Bereitschaft, einen Airbag mit auf Tour zu nehmen, darf jedoch nicht auf Kosten der Sicherheit gehen. Beat Ladner



Ein Airbag hat die Aufgabe, bei einer Lawine das Risiko einer Verschüttung zu reduzieren. Er nimmt jedoch im Rucksack Platz weg und stellt eine zusätzlich Last dar. Deshalb sind geringes Gewicht und kleines Packvolumen entscheidende Vorteile. Es muss der bestmögliche Kompromiss zwischen klein, leicht und sicher gefunden werden. Zur Sicherheit zählen ebenso ein gut positionierter

und greifbarer Auslösegriff sowie die Möglichkeit, die Auslösung zu trainieren, damit sie im Notfall klappt.

Ortovox hat mit dem Avabag einen eigenen Airbag entwickelt und für das Venturi System mit Pierre-Yves Guernier, dem Entwickler des Snowpulse Airbags, zusammengearbeitet. Der Avabag ist 640 g leicht und 1,8 Liter klein dank der reduzierten Venturi-Einheit und einem verschweissten Airbag ohne Nähte. Ist die Kartusche nicht eingeschraubt, kann die Auslösung trainiert werden. Der Federmechanismus der Auslösung lässt sich durch den Nutzer nachspannen.

Mammut hat das Gewicht seines Removable Airbag System 3.0 weiter optimiert. Zusammen mit dem 18 Liter Ultralight Rucksack wiegt der Removable Airbag lediglich 1,5 kg. Airbag und Carbon-Kartusche steuern dazu 1 kg bei.

Vaude präsentiert eine neue Linie von Airbag-Rucksäcken mit dem Schweizer Alpride System. Dieses wiegt inklusive der 440 g schweren Kartusche 1,2 kg. Das Alpride wird unter anderem auch von Scott eingesetzt.

Arva kommt neu ebenfalls mit einem eigenen Airbag-System auf den Markt, das in Frankreich hergestellt wird. Auslöseeinheit und Airbag wiegen 790 g, dazu kommen 450 g oder 310 g je nach Patrone. Der Airbag verfügt über zwei Kammern, was ihn sicherer gegenüber Beschädigungen macht.

Arc'teryx gehört zu den Newcomern im Airbag-Markt und hat den Voltair entwickelt, der mit einem kraftvollen Gebläse und einem aufladbaren Akku arbeitet. Bei bis zu -10° Celsius kann der volle Akku den Airbag rund 20 Mal aufblasen. Die Auslösung lässt sich also gut üben und bei Beschädigung des Airbags wird alle fünf Sekunden Luft nachgepumpt.

ABS bietet als erster Hersteller mit P.Ride eine Partnerauslösung per Funk an. Auf diese Weise will ABS den Prozentsatz der Airbags, die bei einem Lawinenabgang nicht ausgelöst werden – man spricht von etwa 20 Prozent –, reduzieren. Die Auslösung erfolgt durch Zug am Auslösegriff des eigenen Airbags. Je nach gewähltem Setup und Situation wird nur der eigene Airbag ausgelöst, diejenigen einer ganzen Gruppe oder nur derjenige des Partners. Regelmässige Trainingsauslösungen ohne Kartusche sind ebenfalls möglich. Weiter hat ABS die Auflagefläche des P.Ride mit seinen beiden Kammern um 30% verbessert, was den Auftrieb in der Lawine erhöht.

## Airbags auf der Piste

Mit dem Unfall von Matthias Mayer ist der Airbag für Rennfahrer einmal mehr ins Rampenlicht gerückt. Eine Auswertung des Unfalls ergab, dass der D-air Ski von Dainese korrekt funktioniert und eine noch schwerere Verletzung verhindert hat. Aus diesem Grund wird die FIS das Projekt D-air Ski weiterhin unterstützen.

Neben Dainese hat auch der Airbag von Poc, der von den Skandinaviern zusammen mit der französischen Firma In&motion entwickelt wurde, die Zulassung der FIS erhalten. Die Spine VPD 2.0 Airbag Vest wird auf den Winter 16/17 in ausgewählten Geschäften in den Verkauf kommen. Über die Lancierung eines Airbags für Freizeitskifahrer wird bei Poc gegenwärtig noch diskutiert. Konkrete Angaben kann Poc dazu nicht machen, es werden noch Diskussionen geführt.

Seit ein paar Monaten haben Dainese und Poc mit Investcorp den gleichen Eigentümer. Gut möglich, dass diese Nähe die Weiterentwicklung von Airbags für den Rennsport und für Pistenfahrer begünstigt.