

Hang zum Wahnsinn

Heliskifahren auf Kamtschatka - das ist so ziemlich das Verrückteste, Absurdeste und Großartigste, was ein Wintersportler erleben kann. Das Einzige, was einen auf dem Boden der Tatsachen hält, ist das Wetter

Von Andreas Lesti

Fangen wir vielleicht mit den Legenden an, die sich auf Kamtschatka legen wie der Schnee auf seine Vulkane. Man muss dort, erzählt man sich unter wirklich gut informierten Wintersportlern, mit angeschnallten Ski aus einem fliegenden Militärhubschrauber springen. Sollte man das überleben, muss man sich auf den Hängen gegen Braunbären verteidigen, im Tiefschnee durch qualmende Krater schwingen und aufpassen, dass man nicht versehentlich in den eiskalten Pazifik fällt. Außerdem, so erzählt man sich weiter, seien die Prostituierten schon vor dem Gepäck auf dem Zimmer und die nordostrussischen Wetterfronten manchmal so tiefhängend, dass der Hubschrauber nicht mal zum Startplatz rollen kann. Vielleicht gehört diese Art der Legendenbildung einfach dazu, wenn man über einen so exotischen und entlegenen Ort wie Kamtschatka spricht. Oder, fragt man sich dann, sind es vielleicht gar keine Legenden?

Tag eins: Träumen

Mit diesen Geschichten im Kopf kommen wir in Petropawlowsk an. Nach dreizehn Stunden Flug - drei nach Moskau, dann noch mal zehn geradewegs nach Osten - und 8000 Kilometern landen wir auf einer holprigen Piste, gehen durch ein Eisentor nach draußen und blicken auf Lada Nivas und Uralbusse, auf Kaminschlote und schwarzen Rauch, der sich zwischen den weißglitzernden Bergspitzen und dem azurblauen Himmel verzieht. Einer der Busse bringt uns zum Hotel, wo wir eine Vorstellung von den Schneemassen bekommen, für die Kamtschatka bekannt ist: Aus der drei Meter hohen Mauer vor der Lobby spitzen nur noch die Laternen hervor, und der Weg zu den Thermalbecken führt durch einen engen Schacht, den man mühevoll in den Schnee gefräst hat. Der 2173 Meter hohe Wiljuschinski, einer der prominentesten Vulkane, zeichnet sich am östlichen Horizont ab, und die Vorstellung, diese traumhaften Schneeverhältnisse bald auch an seinen Flanken vorzufinden, lässt uns vorfreudig grinsen. Als dann noch drei Mi-8-Hubschrauber von dort zurückkommen und dicht über das Hotel rattern, würden wir am liebsten unsere Ski packen und hinterherrennen. Stattdessen tragen wir das Gepäck aufs Zimmer, in dem - keine Prostituierte wartet. Damit wäre ein Mythos schon mal zerplatzt.

Tag zwei: Warten

Die Geschichte mit dem Wetter, so zeigt der nächste Morgen, scheint kein Mythos zu sein. Die Spannung ist schon beim Frühstück zu spüren, und alles dreht sich um die Frage: Kann der Heli fliegen? "Es sieht nicht so gut aus. Leichter Schneefall und Nebel", sagt Roland Beeler und bestätigt nur das, was jeder sieht, wenn er rauschaut. Der Schweizer veranstaltet diese Reise, beruhigt seine Kunden und verweist auf die Vorhersage: "Ab drei Uhr nachmittags soll es besser werden und dann stabil bleiben." Eine Ärztin aus Kitzbühel sagt: "Ich bin erst ruhig, wenn ich die erste Abfahrt erfolgreich hinter mich gebracht habe." Und eine Familientherapeutin aus München gesteht: "Ich bin nervös, wie immer, wenn ich nicht weiß, was mich erwartet."

Beelers Mitarbeiter Urs Wellauer und Ueli Wahli (der eine war vier Jahre lang Präsident des Schweizer Bergführerverbands, der andere hat alle 48 Viertausender seiner Heimat bestiegen) wirken ebenfalls gelassen und tun so, als würde dieser down day zum Programm gehören. Zum Beispiel, um die Teilnehmer mit den Gefahren der nächsten Tage vertraut zu machen. Wie verhalte ich mich, wenn eine Lawine abgeht? Wie funktioniert das Verschütteten-Suchgerät? Wie der Lawinen-Airbag, den wir im Rucksack mitführen werden? Die Gefahren seien hier schwerer einzuschätzen als in den Alpen oder in den Rocky Mountains, erzählt Urs. Es gibt keine Lawinenkommission, keine Warnstufen, und der Schneedeckenaufbau sei nicht mit dem in den Alpen zu vergleichen. "Das Regelwerk zur Risikoreduzierung, das wir Bergführer in Davos oder

im Wallis benutzen, funktioniert hier nicht", sagt Urs.

Seit fast zehn Jahren ist er gemeinsam mit Roland Beeler in Kamtschatka tätig. Schon seit 1990 veranstalten sie in Georgien im Kaukasus Heliskitouren. Dort hatten ihnen Russen irgendwann erzählt, dass ihre Landsleute auf Kamtschatka Vulkane mit Ski befahren. Das musste man ihnen nicht zweimal sagen. Im Winter 2006 sahen sie sich das Ganze zum ersten Mal an und entschieden: "Das machen wir. Aber nur mit europäischem oder kanadischem Standard." Seither kommen rund hundert Kunden pro Saison - und passiert ist bislang nichts. Das war bei einer Gruppe des deutschen Reiseveranstalters Flory Kern tragischerweise anders: 2010 sind bei einem Lawinenunglück zehn Menschen gestorben, Kern hat sich daraufhin aus dem Geschäft in Kamtschatka zurückgezogen. Roland Beeler sagt: "Uns wird manchmal vorgeworfen, dass wir Schweizer zu viel Wert auf Sicherheit legen. Aber das braucht man hier. Die Berge sind gefährlich."

Aber um sich der Gefahr auszusetzen, muss man erst mal hoch in diese Berge. Draußen schneit es, und es dämmt schon wieder. Wir hängen im Hotel rum, langweilen uns, obломowieren, wie man in Russland sagt. "Oblomow" von Iwan Gontscharow ist ein Roman aus dem 19. Jahrhundert, in dem die Hauptfigur Ilja Iljitsch Oblomow sich dadurch auszeichnet, dass er sein Leben in "einer gewissen graziösen Trägheit" im Bett verbringt. Er "verharrt in Unentschlossenheit", "gähnt heftig" und versinkt dann in "Schlummer und Nachdenken". "Oblomowerei" gilt seither als Synonym für antriebsloses Im-Bett-Liegen und ist so ziemlich das Gegenteil all dessen, weshalb wir nach Kamtschatka gekommen waren. Oblomowerei statt Heliskifahren, bis alle Mi-8 und Schneeberge der Welt nicht mehr als ein "dumpfer Widerhall und matter Abglanz" sind, wie Oblomow teilnahmslos bestätigen würde. Die Uhr im Hotelzimmer ist stehengeblieben.

Tag drei: Schweben

Als am nächsten Tag die Strahlen der Morgensonne auf den Nachttisch und den Gontscharow-Roman fallen, möchte man ihn am liebsten vor Freude aus dem Fenster werfen. Der Tag lacht. Das Abenteuer beginnt. Schon bald fahren wir im Bus zum nahen Heliport, wo zwölf orange-blaue Mi-8T auf Kunden warten. Dieser Hubschraubertyp ist der meistgebaute der Welt und wird in vielen Krisengebieten eingesetzt: ein zuverlässiges und robustes Stahlmonstrum, beladen bis zu zwölf Tonnen schwer und 3500 PS stark. Auch drinnen geht es analog und mechanisch zu, ganz anders als in den kleinen und hochmodernen Helis, die in den Rocky Mountains eingesetzt werden. An der Wand klebt eine Art braune Raufasertapete, wir sitzen auf zwei Bänken gegenüber, tragen Ohrenschützer, es riecht nach Motorenöl, und rechts neben der Türe liegen die Tiefschneeski auf dem Boden. Es fühlt sich an wie in einem alten Reisebus. Doch dann heben wir ab, drehen uns und fliegen sanft steigend und der Schwerkraft trotzend nach Nordwesten. An den Bullaugen fliegt die Landschaft vorbei, ein Berg, ein Stück Himmel, ein Birkenwald, und nach zwanzig Minuten wird das Dröhnen noch lauter, weil wir auf einem der Gipfel landen. Eine Treppe wird ausgeklappt, Roland springt als Erster raus und stellt sich neben den Piloten ans Fenster. Wir steigen nacheinander aus dem Hubschrauber (kein Sprung, keine Ski an den Stiefeln - wieder eine Geschichte geklärt) und ducken uns in den Schnee. Ski und Stöcke werden rausgeworfen, und dann zieht Pilot Sascha die Maschine wieder nach oben, beschert uns damit einen kleinen Schneesturm und stürzt sie dann in einer spektakulären Sinkflugkurve ins Tal.

Zurück bleibt Stille, die riesige weiße Landschaft und wir, achtzehn Europäer auf Ski, bereit, durch den unberührten Pulverschnee zu schweben. Und das ist einfach phantastisch, die Leichtigkeit des Schnees, die Weite des Raumes, die Vulkankegel am Horizont, das Zischen der Ski, das Aufwirbeln der Kristalle, die noch im Augenwinkel glitzern, kurz bevor man den nächsten Schwung einleitet. Unten lehnen wir uns außer Atem über die Stöcke und blicken auf den Hang mit unseren Spuren, die aussehen wie ein herabgefallener Vorhang. Ein Österreicher sagt: "Das Leben ist eine tolle Erfindung!"

Wir werden heute noch neun weitere Abfahrten machen, nur unterbrochen von den

kurzen Flügen, die uns zum nächsten Startpunkt bringen und einem Mittagessen im Schnee vor dem Heli - nie hat ein Lachs-Sandwich besser geschmeckt! Beim letzten run lässt die Abendsonne die Birken rötlich schimmern, die Berge lange Schatten werfen und den Schnee golden blitzen. Und doch sollte das alles nur ein zarter Vorgeschmack sein auf das, was in den nächsten Tagen noch kommen wird.

Tag vier: Oblomowieren

Mit dem ersten Licht des Tages bellt ein Hund in der Ferne, und vor dem Fenster wirbeln Schneeflocken von unten nach oben, als wäre die Schwerkraft außer Kraft gesetzt. Mit anderen Worten: Oblomow statt Helikopter. Auf den gestrigen Tag folgt heute also wieder ein Ruhetag, und das ist ein besonders perfider Riss in der Dramaturgie. War's das schon wieder? Was ist mit den Vulkanen, dem Pazifik, den Bären? Heute möchten wir nicht den Roman, sondern den Fernseher aus dem Fenster werfen. Doch Roland bleibt gelassen: "Sechs Tage wie gestern stehen die meisten sowieso nicht durch - konditionell und finanziell." Wer bei ihm bucht, hat acht Flugstunden frei, dann muss man draufzahlen. Eine Helistunde kostet 370 Euro pro Person. Auch Oblomow kriegt heute wieder nichts auf die Reihe, erstarrt in Lethargie, und erst nachmittags, kurz vor dem Einschlafen, können wir uns von ihm loslösen, raffen uns auf und fahren nach Petropawlowsk. Im Heimatmuseum lernen wir vieles über diese russische Region am Ende oder, wie viele zu Recht sagen, am Anfang der Welt. Japan und Alaska sind nicht weit weg, die Datumsgrenze auch nicht, und selbst für Sibirien sei die Halbinsel am Ochotskischen Meer "entlegen". Es gibt 56 Orte, drei Städte, 380 000 Menschen und 300 Vulkane, die zum pazifischen Feuerring gehören; das heißt, 30 davon sind aktiv, und jede Woche bebzt die Erde. Es gibt 140 000 Flüsse, 19 000 Bären und 35 000 Touristen, die sich all das jedes Jahr ansehen. Die Winter gehen von Oktober bis Juni und bringen bis zu 15 Meter Schnee.

Tag fünf: Jubeln

Heute beginnt der Tag mit einer nachgestellten Szene aus "Germany's Next Topmodel": Wir sitzen angespannt beim Frühstück, als die drei Bergführer durch die Türe kommen. Roland vornweg, gefolgt von seinen Co-Juroren Urs und Ueli. Ihr Grinsen ist vielversprechend, und draußen vertreibt die Sonne gerade die letzten Schneewolken. "Um 9.15 Uhr geht's los", sagt Roland, und wir jubeln: Wir sind in der nächsten Runde. Heute holt uns Sascha sogar auf der Wiese unterhalb des Hotels ab. Und auch sonst hat die wiederaufgenommene Dramaturgie dieser Reise einiges parat. Acht Abfahrten, auf denen wir Bärenspuren entdecken, Slalom durch den Birkenwald fahren und einen Landeplatz ansteuern, der keiner ist: An einem Grat steckt nur das Vorderrad des Helis im Schnee, während wir nun doch mehr herausspringen als steigen, die Skistiefel so in den Hang schlagen, dass wir nicht abrutschen und fassungslos den knapp neben unseren Köpfen ruhig in der Luft schwebenden Koloss beobachten.

Höchste Zeit, ein paar Worte über Sascha Alexander zu verlieren, jenen älteren Herrn, der aussieht wie Udo Jürgens und einen tonnenschweren Hubschrauber so präzise steuert wie einen Smart mit Einparkhilfe. Er fliegt seit 45 Jahren, davon seit 25 Jahren mit Skifahrern, und hat über 20 000 Flugstunden. Über die Jahre hinweg hat Sascha auch ein Gespür für den Schnee entwickelt. "Ich fahre nicht Ski, aber ich habe das Auge", sagt er, und Roland vertraut ihm. Gemeinsam entscheiden sie aus der Luft, wo der beste Schnee liegt, die geringste Lawinengefahr herrscht und welcher Landeplatz sich anbietet. Wobei "Landeplatz", wie wir nun wissen, nicht immer das passende Wort ist.

Tage sechs/sieben: Staunen

Und wenn man nun also denkt, man hätte schon eine ganze Menge erlebt, dann beginnt Kamtschatka mit seinem große Finale: Mutnowski, Wiljutschinski, Braunbären, Nordpazifik.

Schon als Sascha über den qualmenden Mutnowski fliegt, riecht es im Mi-8 nach Schwefel. Er setzt uns auf dem pulverschneebedeckten Gletscher im Krater ab, einem Ort, der aussieht, als hätte ihn ein durchgeknallter Videospieleentwickler ersonnen. Aus Löchern im Schnee qualmt es, graue Rauchsäulen steigen in den Himmel. Zugleich

versinken wir bis zu den Knien im davonstiebenden Schnee. Alle paar Meter bleibt jemand stehen und macht ein Foto, in der Gewissheit, dass einem das zu Hause sonst keiner glauben wird. Unten schnallen wir ab, steigen durch Qualm und schwefelgelben Schnee ein Stück auf und fahren aus dem Krater heraus Richtung Pazifik. "Hurelässig", sagt ein Schweizer, "Bist du gelähmt" ein Österreicher - so ist das wohl, wenn die Szenerie so gewaltig ist, dass die Sprache versagt. Und schon kommt der nächste Boah-Moment: Die Landung auf der Spitze des Wiljutschinski, jenem perfekten Bergkegel, der seit dem ersten Tag verlockend am Horizont steht. Es folgt eine irrsinnige 2100-Meter-Abfahrt fast bis zum Meer. Dann spazieren zwei Braunbären nur 200 Meter entfernt über den Grat. Und schließlich stehen wir am Awatschinski-Sund, wo der Nordpazifik schwarzblau schimmert und sich von der schneeweißen Küstenlinie abhebt. Sie stimmen also fast alle, die Geschichten. Wir fahren bis zum Wasser, essen gegrillten Fisch, trinken ein Abschiedsbier dazu und springen dann, von der wahnsinnigen Natur angestiftet, ins fünf Grad kalte Wasser.

Abends im Hotel können wir es immer noch nicht fassen und schlagen ein letztes Mal bei Oblomow nach. Der hat sich seiner Trägheit ergeben und seufzt: "Ach, das Leben!"

Kasten:

DER WEG NACH KAMTSCHATKA

An- und Einreise Aeroflot ist die einzige Fluglinie, die Petropawlowsk in Kamtschatka anfliegt (täglich über Moskau, Preise ab ca. 550 Euro). Skigepäck wird umsonst mitgenommen (bei der Buchung mitangeben). Mehr unter www.aeroflot.com. Für die Reise ist ein Visum (visa.kdmid.ru) und die Bestätigung einer Auslandskrankenversicherung nötig.

Heliskifahren Der deutsche Reiseveranstalter Aeroski hat die Reise mit Alpintravel, dem Unternehmen von Roland Beeler, im Programm. Im Paketpreis von 5900 Euro sind sieben Nächte mit Halbpension im "Bel-Kam-Tour"-Hotel (www.kamchatintour.ru), Transfers und Lunchpakete und acht Heliflugstunden enthalten. Der Kalkulation liegen drei bis vier Flugtage mit jeweils etwa 2,5 Flugstunden zugrunde. Werden während der Woche mehr als acht Stunden geflogen, kommen pro Person und pro Stunden noch mal 370 Euro hinzu. Mehr Informationen und Buchung unter www.aeroski.com und www.alpintravel.ch

Der Ski-Film

"Onekotan - The Lost Island" zeigt eindrucksvoll, welche Wetterbedingungen rund um Kamtschatka auch herrschen können. Mehr unter www.onekotan.com

Literatur Der Roman "Oblomow" von Iwan Gontscharow ist bei dtv als Taschenbuch erhältlich (14,90 Euro).