
Gletscherflugtag mit dem Schweizer Gletscherpiloten Hans Fuchs

von Eckehard Günther

Es war eigentlich schon immer ein Traum von mir, einmal mit einem Segelflieger oder einer kleinen Sportmaschine in meine geliebte Bergwelt zu fliegen.

Viele Gletscher und Gipfel habe ich in meiner Bergsteigerzeit erstiegen: Theodulgletscher, Muthorn-gletscher, Petersgrad, Jungfrau-Firn usw. Vom Matterhorn saß ich schon sehr oft und habe mir die Traumwelt der Alpen verinnerlicht. Durch meine Sportfliegerei kam ich per Internet mit dem Gletscherpiloten Hans Fuchs in Kontakt. Wir tauschten Erfahrungen aus. Natürlich kam es von selbst, dass ich meinen heimlichen Wunsch, auf die Gletscher zu fliegen, mit Hans Fuchs realisieren wollte.

Der Termin war relativ schwierig zu finden, da meine Ferien nicht immer mit dem notwendigen „Flugwetter“ übereinstimmten. Des Wartens müde nahm ich einfach meine Osterferien und melde mich bei Hans an. Er besitzt ein schickes Hotel am Vierwaldstätter See in Hergiswill.

Anreise nach Hergiswill – natürlich kein Flugwetter! Zwei Tage verbrachten wir mit einem Besuch auf dem Flugplatz der Firma Pilatus in Buochs, in der Umgebung und im Verkehrshaus von Luzern und bei einigen Viertel Wein im Fliegergespräch.

Der dritte Besuchstag, Dienstag, 26. März 2002 war dann Flugtag. Das Wetterbriefing sah sehr gut aus. Alles ging plötzlich rasend schnell, Hochtourenkleidung, Proviant, Seile, Eispickel alles nach Vorschrift. Auf nach Beromünster, einen kleinen Grasplatz ca.. 25 km von Hergiswill entfernt.





Der Start war um 10:00 Uhr LT in Beromünster, ein Platz mit dem „R“ für Restricted, d.h. nur Platzpiloten dürfen hier die kleine Grasbahn mit dem verwinkelten Anflug benutzen.

Anfangs war noch etwas Hochnebel, danach ab dem Sempacher See nur noch purer fliegerischer Genuss. Die kleine Piper PA 18 mit ihren 160 PS zog relativ freudig in die Höhe von 10000ft, als wollte sie uns signalisieren, na endlich darf ich wieder auf meine Gletscher fliegen.

Nach dem Start hatte Hans bereits die Ski ausgefahren. Eine hand-hydraulische Angelegenheit, durch die geschickte Geometrie der Hebel wird das Rad sehr gut über dem Ski versteckt.

Direkte Richtung in 10000ft nach Zermatt zum Theodulgletscher. Das hatten wir mit einem zweiten Gletscherflieger und einer dritten Gletscherpilotin verabredet. Ich war schier aus dem Häuschen, ein strahlend blauer Himmel, ein Alpenpanorama vom Feinsten! Diese Eindrücke kann man sehr

schwer beschreiben, das muss man erleben.

Natürlich waren wir bei diesem Flugwetter nicht alleine in der Luft. Es tut schon gut, wenn man sich zu Beginn bei Zürich Information anmeldet und auch sagt, wann man wieder zurückkommt. Sicherheit geht vor! Nach dem Anmelden wird die Gletscherflugfrequenz gerastet: 130,5 Mhz. Hierauf bekommt man alle Infos von den Kollegen und auch vom Militär. Über der Airbase Turtmann sehen wir eine Rotte „Tiger“-Jets aufsteigen, die sich aber relativ schnell aus unserer Sicht verabschieden. Zwei Militärtrainer der Firma Pilatus ziehen ihre Bahn.

An Eiger, Mönch und Jungfrau vorbei zum Theodulgletscher unterhalb des Matterhorns. Alles Viertausender, einige von ihnen habe ich bestiegen und kann mich noch sehr gut an die Strapazen erinnern. Jetzt fliege ich mit einer stoffbespannten kleinen Piper auf gleicher Höhe an ihnen vorbei!



Ein absolut überwältigender Anblick, dies vor einem azurblauen Himmel. Fliegerherz was willst du mehr.

Ich konnte meine Augen kaum von der berühmt berüchtigten Eiger-Nordwand wegziehen, da sieht man schon in der Ferne die zackige Felspyramide des Matterhorns. Viele sagen, der schönste Berg der Alpen, mit seinen unzähligen Dramen und den bergsteigerischen Hochgefühl bei einer gelungenen Besteigung!



Viele japanische Bergfreunde nehmen riesige Belastungen auf sich, um einmal auf oder am Matterhorn zu sein. Mir liegt es quasi zu „Füßen“!
Über Zermatt können wir schon den Theodulgletscher sehen. In der Annäherung lassen sich auch schon unsere zwei Mitflieger ausmachen, die vor uns gestartet sind.

Der erste Anflug auf einen Gletscher

Es ist immer mal das erste Mal! Etwas nervös bin ich schon! Die erste Anflugvolte in 1000ft über Grund. Schön sieht alles aus! Hier kann man die Skifahrer und die Gletscherpiloten in gemeinsamer Eintracht erleben. Nur noch in der Schweiz und Frankreich möglich! Aber es geht!

Zweite Anflugvolte in 100ft: jetzt werden Bildmeldungen abgesetzt, so wie es in den USA bei unkontrollierten Plätzen auch der Fall ist. Finale Theodulgletscher, klingt schon etwas gewöhnungsbedürftig. Mit 70 MPH schwebt die PA 18 auf den Gletscher zu, ich kann gar nicht genug registrieren, Gas etwas weg, wir nähern uns dem Schnee und schon wieder Vollgas. Die Ski gleiten sanft auf dem Schnee und wir rutschen den Hang hinauf. Wir absolvieren den Schlussturn, möglichst immer linksherum mit ausreichender Speed und Gas raus, der Flieger rutscht sanft noch etwas weiter und steht. Meine erste Gletsche rlandung!

Motor etwas im Leerlauf nachlaufen lassen und stopp! Wir steigen aus – auf dem Theodulgletscher! Das vergesse ich nicht mehr!

Die anderen Piloten und Mitflieger erwarten uns schon. Da steht sie nun wieder, die bildschöne PA18 und signalisiert uns, ich bin hier zu Hause!



Der eine Mitflieger betreibt am Theodulgletscher Rundflüge. Ein uriger Schweizer Gletscherfluglehrer, ein Lebenskünstler namens „Kobi“. Seine Cessna hat 300 PS und kann mehrere Passagiere befördern. Die kleinen Maschinen nur je einen Fluggast. Hans Fuchs und seine Pilotenkollegin fliegen „just for fun“.

Natürlich ist es auch in der Schweiz nicht überall erlaubt zu landen. Es gibt ausgewiesene Gletscherlandeplätze. Daran halten sich die Gletscherpiloten.

Es gibt immer etwas zu fachsimpeln, wie wird das Wetter, wer ist beim Fluglehrerkurs ausgestiegen oder wohin fliegen wir jetzt?

Wir flogen zum Täschgletscher, unterhalb des Weißhorns. Auch ein Viertausender, den hatte ich vor Jahren einmal bestiegen! Also, nichts wie hin! Ich war nun endlich „infiiziert“.

Der Start gelingt sehr gut, nach wenigen Metern sind wir in der Luft. Bodeneffekt mitnehmen und danach steigen. Die PA18 stiegt direkt auf die notwendige Höhe um die erste Anflugvolte über dem Gletscher zu machen. Nach meiner Einschätzung ist nun eine Gletscherlandung angesagt, die erheblich schwieriger und steiler erscheint. Zweite tiefere Anflugvolte und maßnahmen für den Anflug. Natürlich werden wieder die Bildmeldungen abgesetzt. Ein sinnvolles Verfahren, denn man trifft sich auch auf steilen Gletschern. Finale: Täschgletscher! Sehr steil und die kleine PA18 muss kräftig ziehen, um an den oberen Umkehrpunkt zu gelangen, sofort wieder in die Falllinie zurück und ein Restart. Nach wenigen kleinen Hopsern sind wir wieder in der Luft. Das ganze Verfahren noch einmal zum Fullstopp. Hans ist sehr sauber im Anflug, die Landeklappen stehen korrekt und die Fullstopp-Landung verläuft zu meiner vollsten Zufriedenheit. Wir stehen relativ schräg am Gletscher, vorher hätte ich nicht gedacht, dass man hier landen kann. Man kann es – wenn man diese Art von Landungen beherrscht!



Der Autor am Täsch-Gletscher

Wiederum ein Traumpanorama!

Hallo, noch ein Brummen in der Luft! Ein zweiter Gletscherpilot möchte gerne den Landeplatz mit uns teilen. Er muss sich natürlich an die Regeln halten, damit jeder Flieger ohne den anderen zu beeinträchtigen wieder starten kann. Er muss deshalb den Landeplatz so auswählen, damit sich die Flieger nicht „im Wege stehen“.

Aber wie beim Bergsteigen gilt auch in der Fliegerei das Gebot, den Anderen nicht zu stören, sondern eher zu helfen. Die Gletscherpiloten können fliegen, der zweite Flieger landet prima, und einem netten Plausch knapp unterhalb von 4000 m steht nichts mehr im Wege. Dennoch wird es relativ schnell kühl, trotz Sonne, man steht ja auch relativ tief im Schnee!.



Perfekte Landung



Fachsimpeln am Gletscher

Um 13 Uhr bekommen wir Hunger und suchen uns einen schönen Rastplatz. Natürlich ein Gletscher muss her. Der Trient-Gletscher nahe der französischen Grenze soll unser Mittagplatz sein. Wieder ein Berg den ich schon kenne, die Aig. d'Argentiere mit Blick auf den Mont Blanc. Ein nicht so steiler Anflug verspricht mir Hans. Ich genieße es, diese traumhafte Bergwelt mit einem herrlichen Wetter und sein sicheres Fliegen.

Mittagspause am Trient-Gletscher

Anflug auf den Trient-Gletscher, unseren Rastplatz. Nicht so steil und relativ windgeschützt. Einen anderen Gletscherlandeplatz vorher haben wir nach zwei Landungen mit sofortigem Restart wieder verlassen. Er war uns zu windig.



Anflug auf den Trient-Gletscher in der Nähe des Col de la Forclaz

Wir sind alleine, sehr alleine. Sollte jetzt ein Start nicht mehr möglich sein, dann wäre meine Bergführerlizenz sehr wichtig! Ebenso die vorgeschriebene Ausrüstung. Unsere HB-OPH macht aber einen sehr souveränen Eindruck und hat keine Probleme mit der Technik. Hans Fuchs hat sie einem Gletscherfluglehrer abgekauft, der sie für sich wieder aufgebaut hatte. Sehr liebevoll! Ich glaube, er trennte sich nur sehr schwer von dem Schmuckstück. Seit einem halben Jahr hat Hans die Maschine in seinem Besitz, vorher charterte er immer Maschinen mit der entsprechenden Ausrüstung. Dies ist in der Schweiz und Frankreich möglich. Allerdings benötigt man die Gletscherflugausbildung. Ein nicht zu billiges Unterfangen.

Unser Gespräch in großer Höhe ist sehr angeregt – ich möchte viel über die Gletscherfliegerei wissen. Ein Blick an den Himmel zeigt uns aber, dass es sich so verhält, wie man es in der Wetterkunde gelehrt bekommt. Es bilden sich am Nachmittag Schönwettercumuli. Also nicht mehr so viel Zeit, man muss ja sehen wie man wieder „runter“ kommt!

Vor zwanzig Jahren war eine meiner ersten Bergtouren die Muthornhütte und der Petersgrat. Das will ich unbedingt mal wieder sehen. Hans sagt okay und als Zugabe bekomme ich auch den Jungfraufirn, ein Gletscher unterhalb der Mönchsjochehütte.

Ohne Probleme startet der Motor der Piper und nach wenigen Hopsern ist sie wieder in der Luft. Einfach toll! Über Sion hinweg zur Blümlisalpe. Ein Linksturn und noch ein Überflug über die Blümlisalpe, hier darf man nur zu Ausbildungszwecken landen, und nun Richtung Osten zur Jungfrau.

Das Jungfraujoch

Ein herrlicher Flug in dieser Höhe. Die Cumuli werden dicker und zahlreicher. Der Durchflug am Jungfraujoch in Höhe des Observatoriums gibt mir das Gefühl für Höhenwinde.

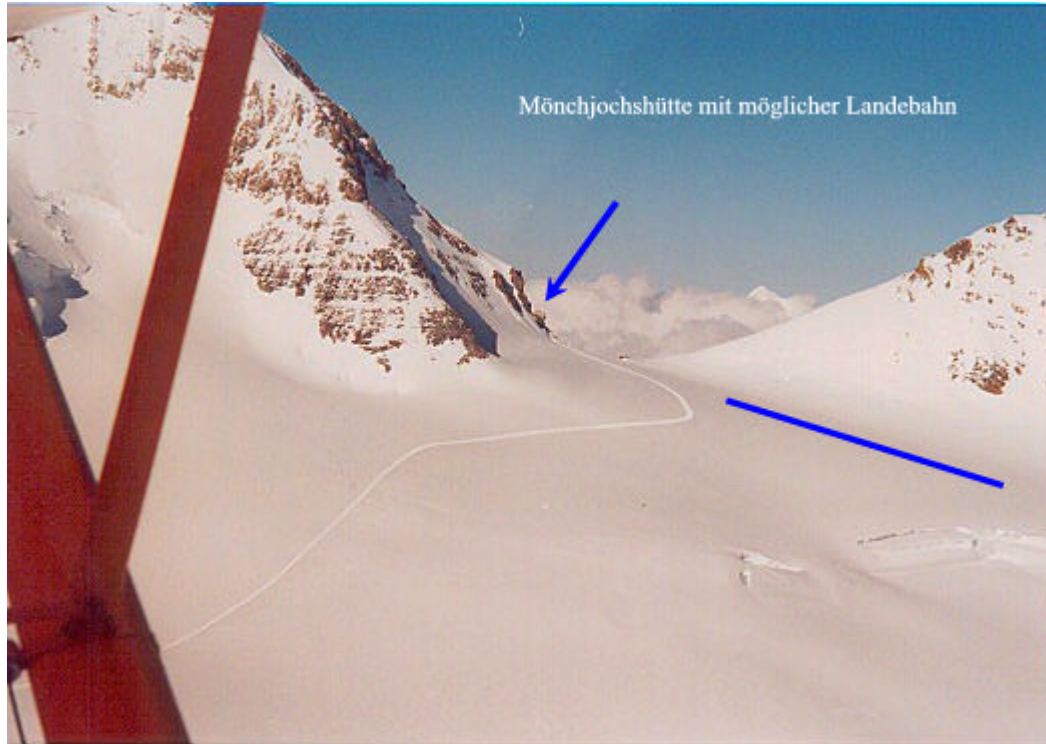
Die Piper und wir werden schon ordentlich geschüttelt. Der Anflug auf den Jungfraufirn, unterhalb der Mönchsjochhütte, geben wir wegen der Turbulenzen auf. Zurück über das Jungfraujoch mit Bildmeldungen. Sehr sinnvoll, es könnte ja einer von Norden nach Süden wollen und wir von Süden nach Norden. Rechts von uns verschwindet ein herrlicher Berg, der Mönch mit seinen 4099m. Von der Mönchjochshütte in ca. 2 Stunden zu ersteigen.



Der Mönch mit seinem mächtigen Wächtenüberhang.



Jungfraujoch



Zum Muthorngletscher

Nun löst Hans sein Versprechen ein, mich auf den Muthorngletscher mit der Muthornhütte und den Petersgrat zu fliegen. Da möchte ich unbedingt wieder mal hin. Alte Erinnerungen aus meiner frühen Bergsteigerzeit auffrischen.

Ein kurzer, aber wiederum herrlicher Flug.

Wir nehmen uns Zeit. Zunächst wird der Petersgrat besucht. Drei Landungen führen wir durch. Immer wieder mit Blindmeldungen. Die anderen Gletscherpiloten hören mit. Plötzlich kommt die quäkende Stimme aus dem Funk, ob wir wohl noch nicht genug hätten? Wir haben nicht! Der Petersgrat ist sehr hoch und windig. Wir steigen nicht aus, das Thermometer zeigt sieben Grad unter Null. Für mich und Hans zu kalt. Lieber windgeschützt in der Sonne stehen.

Somit beginnen wir den Anflug auf den Muthorngletscher. Er liegt etwas tiefer als der Petersgrat. Sonnig, windgeschützt

und moderat steigend. Als wir wieder unter Ansetzten der Bildmeldungen den Petersgrat überfliegen und ich die Muthornhütte sehe, sind alle alten Erinnerungen wieder da! Ein herrliches Plätzchen Erde erwartet uns.

Erste Anflugvolte in 1000ft über Grund um die Situation einzuschätzen. Zweite Anflugvolte in 100ft über Grund um die Schneebeschaffenheit zu prüfen. Alle Prüfungen okay, wieder die obligatorischen Blindmeldungen und eine sanfter Anflug auf den Gletscher. Jetzt macht es mir richtig Spaß! Hans merkt das, und gibt mir noch einige Landungen als Zugabe. Danach stehen wir im Schnee des Muthorngletschers.



Hans mit seinem Flieger, der Flieger, der uns einen herrlichen Gletschertag ermöglichte und ein überwältigter Fluggast vor der Muthornhütte. Ich habe es mir nicht so schön vorgestellt. Der Muthornngletscher war auch der richtig gewählte Abschluss für mich. Nur schweren Herzens stieg ich wieder ein! Ohne Probleme verließen wir den Gletscher wieder in Richtung Beromünster. Gegen fünf Uhr meldet Hans bei Zürich Information seine Rückkehr. Das ist notwendig, da im Falle eines Unfalls die Rettung noch gut zwei Stunden Zeit hat vor sunset zu Rettungs- bzw. Suchmaßnahmen. Die Ski werden wieder hochgepumpt und das Rad ist wieder da. Nichts verhindert mehr unsere Landung in Beromünster.

Noch überaus mit Eindrücken voll verlasse ich die Maschine. Man kann es mit Worten nicht beschreiben. Ich sage nur:

Danke lieber Hans für diesen wundervollen G l e t s c h e r f l u g t a g!

