

Begegnung in 10000 Fuß:
Eine zweite Super Cub ist
auf dem Petersgrad gelan-
det. Die 150/160-PS-Piper
ist eines der beliebtesten
Gletscherflugzeuge



TEXT & FOTOS **Christoph Barszczewski**

Du steigst jetzt vorne ein.« Mein Herz schlägt schneller. Anschnallen. Motor starten. Noch bewegt sich die PA-18 nicht. Wir stehen am oberen Ende des Petersgrats quer zum Hang. Ringsum erheben sich die Gipfel der Berner Alpen, alle weit über 3000 Meter hoch. 10170 Fuß zeigt der Höhenmesser vor mir an. Es ist das erste Mal, dass ich ein Flugzeug auf Ski steuere. Vom hinteren Sitz gibt mir Hans Anweisungen: »Du drehst die Maschine talwärts und gleitest los. Sobald wir 50 Meilen pro Stunde draufhaben, ziehst Du das Flugzeug leicht vom Schnee weg. Dann gleich nachdrücken und dem Hang folgen, bis Du etwa 70 Meilen abliest. Anschließend gehst du in den normalen Steigflug über. Dabei fliegst Du die ganze Zeit vom Hang weg.« Knüppel nach hinten, Gashebel ein Stück nach vorn, wir rutschen los, Seitenruder voll links, wir drehen in Richtung Tal, jetzt Vollgas, Knüppel nachlassen – wir nehmen schnell Fahrt auf, das Heck kommt hoch, wie auf Schienen folgt die Piper den Landes Spuren, an denen ich mich orientiere. 50 Meilen, ich ziehe ganz leicht, wir heben ab, ich drücke nach, doch ... Wir sind zwar gestartet, aber es geht nicht rauf, sondern runter, der Bodenabstand wird größer, obwohl wir keine Höhe machen – als ob eine große unsichtbare Hand den weißen Hang unter uns wegzieht. Bevor ich das Gefühl habe, richtig zu fliegen, öffnet sich unter uns ein luftige Nichts, das erst tief unten am Talboden endet. In Sekundenschnelle sind wir einige hundert Meter über Grund, ohne Steigrate und Höhengewinn, sondern vom Gelände geschenkt. In einem weiten Linksbogen fliege ich über das Lötschental hinaus und erlebe eine neue Dimension des Glücks.

Als Hans Fuchs von meiner Leidenschaft fürs Gebirgsfliegen erfahren hatte, lud er mich ein, mit ihm ein paar Landungen auf Gletschern seiner Heimat durchzuführen und das auch selbst auszuprobieren. Meine Freude darüber, von dem erfahrenen Schweizer Gebirgspiloten in seiner PA-18 Super Cub mitgenommen zu werden, war riesig.

Ein Aprilmorgen bei Hans in Hergiswil am Vierwaldstätter See. Beim Frühstück be-

GLETSCHERFLIEGEN

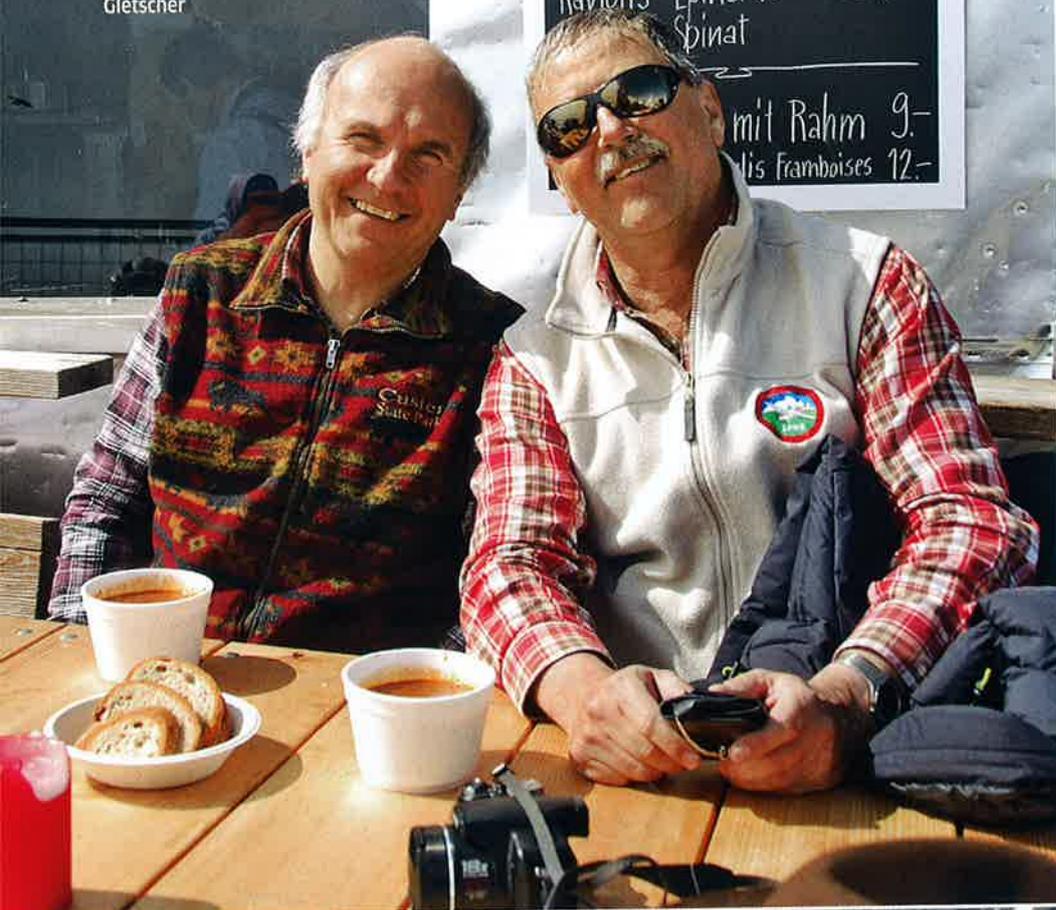
Gipfelglück

Einsame Schneefelder hoch in den Schweizer Alpen – was für Landeplätze, was für eine Kulisse! Unter Anleitung eines Gebirgspiloten werden die ersten eigenen Landungen und Starts auf einem Gletscher zum unvergesslichen Erlebnis

Stärkung beim Zwischenstopp:
 Autor Christoph Barszczewski (l.) und Hans Fuchs vor dem Refuge l'Espace am Tsanfleuron-Gletscher

rivella

Suppe mit Wurst	14.-
Polage avec Sausisse	
Tomme Fleurette	20.-
Raviolis Epinards Spinat	24.-
mit Rahm	9.-
lis Framboises	12.-



obachten wir, wie sich trotz der vorhergesagten Hochwetterlage der Himmel zuzieht. Ein Mix aus Dunst und Nebel reicht bis in etwa 3000 Fuß Höhe, oben begrenzt von einer dünnen geschlossenen Stratusdecke. Wir fahren trotzdem zum Flugplatz Beromünster und versuchen unser Glück.

Gegen zehn Uhr starten wir mit der gelben Super Cub und kämpfen uns bei maximal fünf Kilometer Sicht nach Süden in Richtung Berge durch. Zwar sehen wir ab und zu über uns den Umriss der Sonne, die durch die dünnen Wolken scheint, aber es gibt keinen Ausweg nach oben. Erst am Rand der Berner Kontrollzone finden wir endlich einen aus der Suppe heraus.

Plötzlich taucht vor uns die Silhouette der Berner Alpen mit den berühmten Bergmassiven auf: Eiger! Mönch! Jungfrau! Zwei Farbwelten, soweit das Auge reicht: unten Weiß und ein wenig Schwarz, oben sattes Blau, dazwischen die Zickzacklinien der Höhenzüge und Gipfel. Was für ein Kontrast zum unterirdischen Wetter bis vorhin! Kurz blitzt die Sonne zu uns herauf, als Spiegelung im Brienzsee, und schon nähern wir uns überm Lauterbrunnental dem alpinen



Landung mit viel Gas: Hans Fuchs setzt seine PA-18 auf den Kanderfirn. Bei der ersten Landung wendet er oben und startet sofort durch

»Ich sauge die Landschaft in mich auf und erlebe eine neue Form des Glücks«

Christoph Barszczewski
www.aviator.at

Dreigestirn, von dem bloß der Eiger die 4000-Meter-Marke um wenige Meter unterschreitet. Wir sind in einer anderen Welt. Es ist, als wohne man einer besonderen Vorführung bei, obwohl mir diese gewaltigen Felsmassive das Gefühl geben, zu etwas Vertrautem zurückzukehren. Doch diesmal sind sie nicht unser Ziel.

Mein Kopf kommt kaum nach, als Hans auf verschiedene Winterlandeplätze zeigt, darunter Männlichen, angeklebt wie ein

Adlernest an den Sattel des gleichnamigen Bergs westlich von Grindelwald, oder Blumental oberhalb von Müren, eine Piste, die wie in einem überdimensionierten schneegefüllten Plantschbecken liegt. Der Piper-Pilot

reichert den Zauber dieser Gegend durch Geschichten an. »Es gibt einen einzigen Piloten«, erzählt er, »der im Winter vom Männlichen fliegt – so kurz und schwierig ist die Piste. Er heißt Paul Schär. Als 20-jähriger

begann er bei seinem Onkel, dem berühmten Gletscherpiloten Ty Rufer, Versorgungsflüge zu übernehmen, das war vor vierzig Jahren. Jetzt zählt er zu den ältesten und erfahrensten Gletscherpiloten in der Schweiz. Im Winter bietet er vom Männlichen zwanzigminütige Rundflüge in diese imposante Bergwelt an.«

Mit konstanter Steigrate über dem oberen Lauterbrunnental nähern wir uns dem ersten Ziel: Kanderfirn, ein Gletscher südlich des 3664 Meter hohen Blümlisalphorns. Immer mehr schließt sich das Tal vor uns zu einer Mauer, bis wir mit einer Rechtskurve in ein enges Hochtal ausweichen. Plötzlich liegt eine riesige weiße Fläche vor uns, der Gletscher. Am nordöstlichen Ende zeigen Spuren nahe der Mutthorn Hütte, dass wir heute nicht die ersten Piloten sind, die hier landen. Ohne diese Spuren und ohne Hinweise von Hans hätte ich überhaupt keine Idee, wo man in dieser Eis- und Schneewüste landen könnte.

Der Anflug weicht deutlich von den Abläufen ab, die ein Pilot an normalen Plätzen gewohnt ist. Zunächst teilt Hans unsere Landeabsicht auf der Gletscherflugfrequenz 130.350 MHz per Blindmeldung mit. Er wählt den volleren Tank und magert den Motor optimal ab. Dann verschaffen wir uns eine Übersicht über die Verhältnisse. Dazu drehen wir mehrere Kreise in unterschiedlicher Höhe. Wie ein Indianer beim Spurenlesen scannt Hans den Gletscher ab: Wie ist die Beschaffenheit des Schnees? Gibt es Verwehungen? Vereiste Stellen? Spalten? Wie ist der Wind? Die Sicht? Das Licht? Ein letzter Überflug mit zehn Grad Klappen, nur 100 Fuß über Grund, verschafft uns Gewissheit, dass der Kanderfirn landbar ist. Wir halten die Höhe, holen im Gegenanflug nach rechts aus, drehen in den Queranflug, der nun lang genug ist, um den Windversatz zu checken, und kurven schließlich 90 Grad nach links in den Endanflug. Wie man die Höhe über Grund einschätzen soll, ist mir ein Rätsel – ähnlich einer Wasserlandung auf spiegelglatter Oberfläche bietet der Untergrund keinen optischen Halt. Deshalb nähern wir uns ihm mit konstanter Sinkrate bei 70 Meilen pro Stunde. Der Routinier auf

Aus der Suppe raus: Im Süden warten die Gipfel des Berner Oberlands

