

BIANCO

ALPINE LIFESTYLE MAGAZINE

BIANCO

SOMMER 2018

GLETSCHERFLUG ❖ MICHAEL RINGIER ❖ BAUSTELLE MATTERHORN ❖ GIAN PEDRETTI

www.biancomag.ch



CHF 20,-



LIZENZ FÜR

DIE GLETSCHERFLIEGEREI WAR EINMAL BITTERE NOTWENDIGKEIT
IN DER SCHWEIZ. HEUTE IST SIE REINER GENUSS.
UNTERWEGS MIT ALEX CLAPASSON IN SEINER PIPER SUPER CUB PA-18.

GLETSCHER

Text: Werner Jessner Fotos: Robert Bösch

Ein kleiner roter Punkt, der am tiefblauen Himmel erscheint, grösser wird und sich als Alex Clapasson in seiner Piper Super Cub entpuppt.



Ein Privatflugplatz
in den Bergen:
Je besser du die
Gletscher kennst,
desto genauer
weisst du, welche
Flächen sich wann
für Start und
Landung eignen.



Die sehenswerte TV-Dokumentation «Drama am Gauligletscher» erzählt in 52 Minuten die Geburt des Gletscherfliegens in der Schweiz. Plot: Eine amerikanische Militärdelegation fliegt im November 1946 in einer Dakota C-53 von München nach Pisa, gerät in den Nebel und stürzt am Gauligletscher ab. Die Amerikaner organisieren eine materialintensive, aber letztlich erfolglose Rettungsmission für die zwölf Passagiere, bei der sie sogar Hilfsmittel aus der Luft abwerfen (und die Gestrandeten damit beinahe erschlagen). Eine Schweizer Rettungsmission über die Berge erreicht das Unglücksflugzeug zwar, doch der Rückmarsch mit den Verletzten würde 36 Stunden dauern. Schliesslich sind es die beiden Schweizer Piloten Viktor Hug und Pista Hitz, die mit ihren mit Kufen aufgerüsteten Fieseler Störchen die erstmalige Landung auf dem Gletscher in einer Seehöhe von 3100 Metern wagen und die Verunglückten mit insgesamt neun Flügen nach drei Tagen Ausharren aus dem ewigen Eis bergen – unter dem Applaus der Welt. Es heisst, die Aktion habe das nach dem Zweiten Welt-

krieg angespannte Verhältnis zwischen Amerika und der Schweiz dramatisch verbessert.

Noch heute muss sich jeder Pilot, der die Lizenz für Gletscherlandungen beantragt, dazu verpflichten, in Notfällen Rettungseinsätze zu fliegen – freilich eine sehr theoretische Zusage, wie Alex Clapasson, Jahrgang 1957, schmunzelnd einräumt: «Seit es Helikopter gibt, kommen natürlich die bei Rettungsmissionen zum Einsatz.» Auch die wirtschaftliche Relevanz dieser höchst diffizilen Spielart des Motorflugs habe sich in den letzten Jahrzehnten auf ein sehr überschaubares Mass reduziert: «Früher haben Flugzeuge Berg-hütten versorgt und etwa Brennholz abgeworfen.»

In den letzten Jahrzehnten hat sich Gletscherfliegen zum Genussfliegen gewandelt, zu einer spezialisierten Form purer Fliegerei, die bewusst ohne viel Schnickschnack auskommt. «Hosenbodenfliegerei» nennt Alex Clapasson das, was er mit seiner roten Piper Super Cub aus dem Jahr 1958 macht. «Öldruck und Benzin ist eigentlich alles, was mich da interessiert», meint er, und gute Ortskenntnisse würden ihm sogar das GPS ersetzen. 180 PS leistet der (revidierte) Motor im aufwendig restaurierten winzigen Flugzeug mit seinen zwei

Bei der
Gletscherfliegerei
geht es nicht
vordringlich um
das Erreichen eines
Ziels. Vielmehr geht
es um den Genuss
des Flugs an sich.



Sitzplätzen, 600 Kilo leicht. «Diese 180 PS klingen nach viel, aber je höher du fliegst, desto weniger bleiben davon übrig.» Mit zunehmender Höhe wird die Luft für die Propeller dünner, der Sauerstoffgehalt für den Motor sinkt. Das ist die erste Herausforderung bei der Gletscherfliegerei.

Anders als in der Routine-Luftfahrt gibt es keine fixen Zahlen, die Erfahrung und Gespür ersetzen könnten. «Es ist, wie ein Instrument zu spielen. Du musst den Berg spüren, der Natur nahestehen, so wie ein Fischer, der am Bach steht und beobachtet.» Mit einem Unterschied freilich: «Du hast keine Reserven, also musst du welche einbauen. Du sagst nicht: Morgen gehe ich gletscherfliegen. Du gehst nur fliegen, wenn du weisst, dass die Bedingungen zu hundert Prozent passen. Sonst lässt du es. Du kletterst auch nicht durch die Eiger-Nordwand, wenn es das Risiko von Schlechtwetter gibt.»

Und die Eiger-Nordwand ist Alex Clapasson, Vater zweier erwachsener Kinder, Sohn Pilot, selbstverständlich, auch geklettert, 1979 war das. Er hat eigentlich alle grossen Nordwände gemacht, war in Nepal und in Südamerika, er ist ein Mann der Berge durch und durch. Er war Direktor der Bergbahnen Ander-

mat, hat 40 Jahre Erfahrung als Bergführer, ist Fluglehrer und fliegt im Brotberuf Business-Jets in Europa, Russland und der Ukraine – die perfekte Verbindung aus alpinem und aeronautischem Wissen.

Rekognoszieren nennt Alex Clapasson die wichtige Arbeit vor der Landung, «weil einmal stehst du auf jeden Fall falsch: entweder beim Start oder bei der Landung.» Wie steil ist das Gelände, wie lang ist die Landefläche, was machen Wind und Temperatur, wie hoch sind wir, verstecken sich Hindernisse unter der Schneedecke? All das muss geklärt sein, bevor man sich zur Landung entschliesst, bei der es kein Leuchtfeuer, keine Orientierungslinien gibt und man mit 100 km/h möglichst sanft aufsetzen will. Die Option des Durchstartens darf gar nicht in deinem Kopf sein, meint Clapasson, gerade beim Gletscherfliegen hätten derart halbherzige Gedanken nichts im Pilotenkopf verloren, denn was ist, wenn auf der anderen Seite der Landebahn eben was ist?

Er landet also das, was gerade noch ein roter röhrender Punkt am blitzblauen Himmel war, am Schnee, vollführt eine Wende, der Motor röhrt abermals auf, um das Flugzeug gleich wieder abheben zu lassen. Erst jetzt landet die Super Cub tatsächlich,



Der Plan: Bergauf
landen, einen U-Turn
machen, Spuren für
den nächsten Start
ziehen, abermals
landen, U-Turn
machen, Motor
abstellen und die
Stille genießen.



Gut zu erkennen: die Kufen-Rad-Kombination, die es erlaubt, sowohl auf dem festen Untergrund eines Flugplatzes zu starten und zu landen als auch im ewigen Eis der Gletscher.



Dieser Mann kann das: Alex Clapasson vereint langjähriges Wissen um die Fliegerei mit jenem um die Berge und bildet auch künftige Gletscherpiloten aus.



bleibt stehen und der Motor geht aus. «Das macht man deshalb so, weil du nicht weisst, wie tief der Schnee ist. Du nutzt den Schwung, um eine Spur zu ziehen, für den Start aus dem Stillstand.» Tourengerer kennen das: Im Gespurten kommt man einfach leichter vorwärts, und den Flieger oben am Gletscher zu lassen, weil man feststeckt, ist überhaupt keine Option.

Und dann sitzt man da und schaut. Die Berge, mächtig, nah. Das ewige Eis, die klare Luft. Die Stille. Es ist berührend. Keiner redet viel, nie. Das hier könnte Alaska sein, dabei sind Zürich und Bern bloss 15 Minuten entfernt. «Verrückt schön» nennt Alex Clapasson das, und das ist es wirklich. «Die Berge einatmen», sagt er. Ins Ewige schauen könnte man auch gelten lassen. Einen Skisack und Schneeschuhe hat er in der Piper, «aber die meisten Passagiere wollen gar nicht Ski fahren, wenn sie hier oben sind. Sie sitzen am Rad und schauen und werden ganz still.» Ein kleines Biwak, noch ein paar Minuten an einem Ort geniessen, den man sonst nur sehr, sehr mühsam erreichen könnte.

Zeit zu gehen.

Start. Weniger laut als gedacht, ein Abschiednehmen von der majestätischen Kulisse.

Anders als bei der Rettungsaktion der Fieseler Störche im Jahr 1946 weiss man heute genau, dass und wie man wieder in die Luft kommt. «Es darf abenteuerlich sein, aber du musst die Gäste vom Abenteuer verschonen», sagt Alex Clapasson.

Der rote Punkt, er wird immer kleiner und verschwindet wieder in der unbegreiflichen Grösse der Berge. ●●

www.gletscherflug.ch

ENGLISH SUMMARY

GLACIER AVIATION

Glacier aviation used to be a necessity for rescue missions in Switzerland, but for Alex Clapasson in his Piper Super Cub PA-18, it is pure joy. Until this day, every pilot who applies for a glacier landing license must commit himself to rescue missions in emergencies – a very theoretical commitment, as Alex Clapasson, born in 1957, admits: «We now have helicopters for those rescue missions.»