

Schon beinahe unecht wirkt die Landschaft hier oben. Zerklüftete Felsen und tiefe Abgründe zu allen Seiten. Dichte Wolken fließen auf Augenhöhe über Bergkämme, nur um sich Sekunden danach in Nichts aufzulösen. Am Boden das strahlende Weiß von Gletscherschnee, oben ein tiefblauer Himmel. Mitten in dieser unglaublichen Szenerie stehen wir neben unserem jetzt winzig wirkenden Hubschrauber... aber fangen wir von vorne an:

Entstehung:

Ein langer Winter ging vorbei und ganz langsam kam endlich der Frühling in Donaueschingen durch. Ich befand mich mitten in meiner modularen Ausbildung zum Berufshubschrauberpiloten und nach der langen Durststrecke mit schlechtem Wetter, konnte ich endlich wieder Stunden sammeln, wobei unbedingt auch in die Gebirgsfliegerei hineinschnuppern wollte.



Abflug EDTD mit Gebirgsrucksack

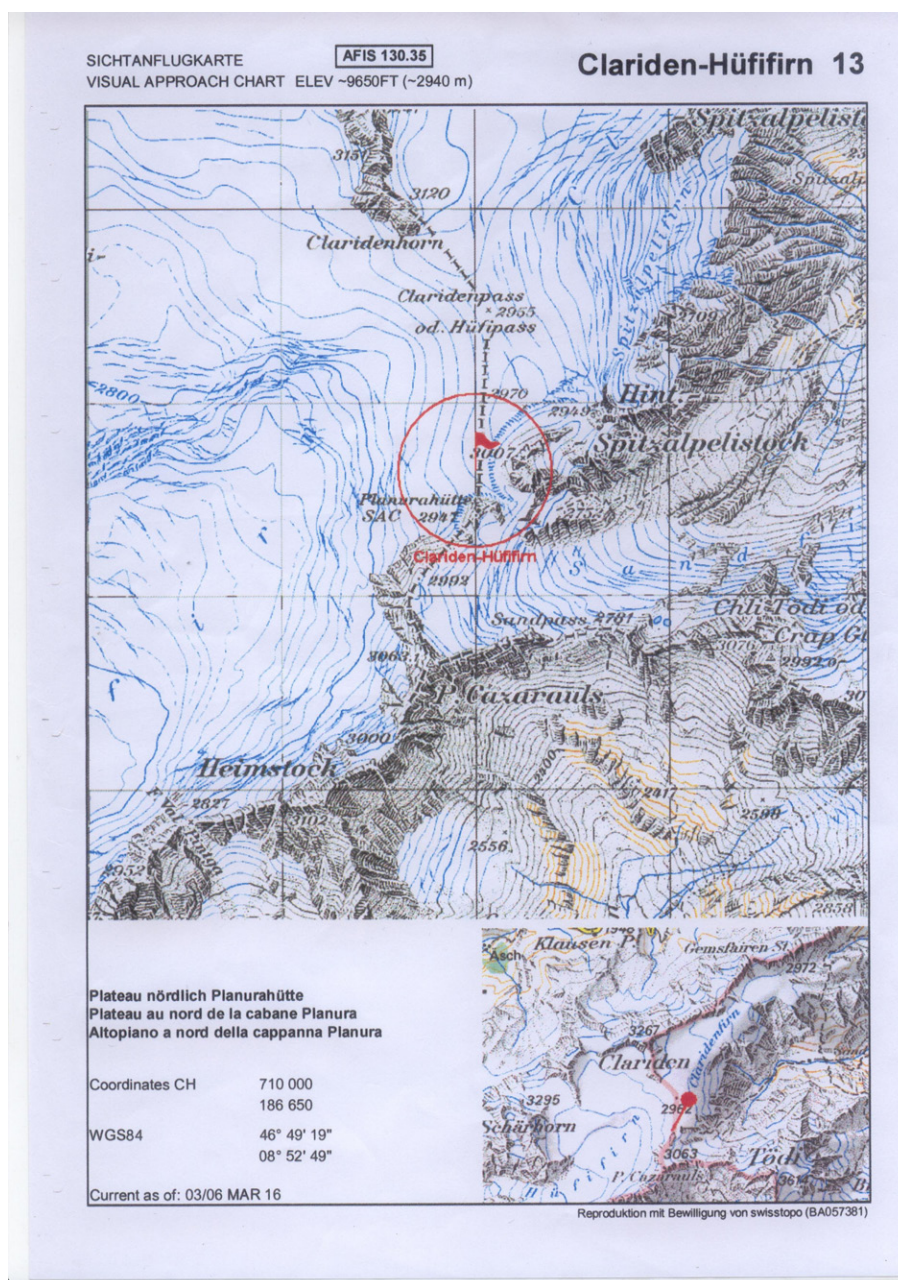
Glücklicherweise hatte ich mit Kai Naujokat einen erfahrenen, für den Gebirgsflug ausgebildeten Berufspiloten an meiner Seite, denn auf eigene Faust, wäre ein solches Unternehmen unmöglich gewesen.

Vorbereitung:

Wir trafen uns am Morgen des ersten Tages um den Flug vorzubereiten. Nun hatte ich erst kurze Zeit vorher die Prüfung zur Privatpiloten-Lizenz abgelegt und war somit noch gut in Übung was Flugvorbereitung anging, aber der Aufbruch in die Alpen verlangte doch deutlich sorgfältigere Planung als der übliche „fliegen-wir-mal-um-den-Bodensee“-Rundflug. Die Route sollte von EDTD zunächst nach St.Gallen Altenrhein führen um dort die Zollformalitäten abzuwickeln. Weiter dann entlang der Täler über den Walensee zum Gebirgslandeplatz auf dem Clariden-Hüfifirn und schließlich über den Julierpass zur Landung nach Samedan und zurück.

Der Strich auf der Karte war also gezogen und Kai hatte mir die vollständigen Unterlagen inklusive Anflugblätter zu den beiden Flugplätzen bereits zusammengestellt. Ebenso zwei Luftfahrzeughindernisskarten im Maßstab 1:100000. Auch die Berechnungen nahmen dann deutlich mehr Zeit in Anspruch als gewohnt, da wir ja in Höhen von bis zu 10000ft nicht nur fliegen sondern sogar schweben und

landen wollten. Dinge wie der Fahrtmesserfehler und die Druckhöhe, um die sich ein Flachland-Hubschrauberpilot wenig Gedanken machen muss werden hier essenziell wichtig. Für alle für Leistungs- und Gewichtsberechnungen die nahmen wir die HOGE-Werte des Flughandbuches, für das Schweben außerhalb des Bodeneffektes zur Hand, um ein weiteres Sicherheitspolster zu haben. Neben Notam, VFR-Bulletin und einer sehr ausführlichen Wetterberatung, gibt es für die Schweiz noch die Besonderheit der sogenannten KOSIF-Karte, einem täglich veröffentlichten Bericht, der die für den Flugverkehr relevanten Schießzonen aufzeigt. Nachdem wir noch eine Liste für unser Gepäck zusammengestellt hatten und Kai mich kurz über den Gebirgsrucksack aufgeklärt hatte, endete der Vorbereitungstag beim Mittagessen.



Schweizer Gebirgslandekarte für den Clariden-Hüfifirn

Flug

Das Wetter schien nahezu perfekt zu sein am Morgen des Fluges. Strahlend blauer Himmel ohne Wolken, allerdings mit ganz leichtem Föhn. Unser Fluggerät war eine fast nagelneue Robinson R44 Raven II... und es war wirklich ein Traum die zu fliegen: Hydraulik, Einspritzmotor, moderne Avionik und auch von der Laufruhe her kein Vergleich zu manch älteren Robinsons. Wahrscheinlich das Beste was man zur Zeit an kolbengetriebenen Hubschraubern finden kann und da wir nur zu zweit waren, hatten wir auch noch jede Menge Leistungsreserven.

Donaueschingen liegt in einer schönen Gegend am Rande der Schwäbischen Alb, nicht weit vom Bodensee und an diesem Tag bot sich schon direkt nach dem Start das erste Highlight: Bereits in wenigen hundert Fuß Höhe lag das gesamte Alpenpanorama vor uns und vom Gefühl her konnte ich den Zielpunkt unserer Reise schon jetzt sehen.

Zunächst führte unser Kurs nach Süd/Osten Richtung Bodensee. Entlang der Küste vorbei an den Inseln Reichenau und Mainau. Nach einer Meldung und einem freundlichen Gruß beim Überflug des Flugplatzes Konstanz überflogen wir die Grenze zur Schweiz bei Kreuzlingen und folgten weiter dem südlichen Ufer des Hauptsees. Die Alpen erschienen mittlerweile deutlich mächtiger und weniger einladend als noch von weitem, boten aber immer noch einen tollen Anblick, vor allem mit dem glitzernden See im Vordergrund. Die Kotrollzone Friedrichshafen mieden wir indem wir uns etwas südlich auf der Landseite hielten.



Radolfzell und die Gemüseinsel Reichenau



Anflug Altenrhein



Vor dem Abflug in LSZR

Für den Einflug in die Schweiz ist es trotz Schengen nötig, die erste Landung auf Schweizer Staatsgebiet auf einem Zollflughafen durchzuführen. Wir hatten uns für

10.30 Uhr Ortszeit in St.Gallen Altenrhein angemeldet und kamen auch fast auf die Minute pünktlich dort an.

Das schöne am Hubschrauberfliegen sind unter anderem die Sonderrechte, die man manchmal genießen darf. So gibt es in Altenrhein eine separate Helikopter-Anflugstrecke mit eigenen Meldepunkten. Ich konnte quer zur Piste anfliegen und auf einem Helipad landen, was einfach mehr Spaß macht und der Natur des Fluggeräts besser gerecht wird, als über eine 3 Kilometer lange Landebahn zu schweben. Einen kurzen Gang übers Vorfeld später und um ein paar Euro für Landegebühren ärmer



Wir Verlassen LSZR über Sierra

saßen wir wieder im Hubschrauber.

Während des Starts machten sich zum ersten mal leichte Turbulenzen bemerkbar; der Föhn war wohl etwas stärker geworden und ließ uns seine Wirkung auf der Lee-Seite deutlich spüren. Als erfahrener Gebirgsflieger wusste Kai natürlich, was zu tun war, und so stiegen wir nach dem Verlassen der Kontrollzone auf 8000 Fuß, womit wir die Verwirbelungen am Fuß der Berge unter uns ließen. Unser Kurs war nun

grob Richtung Süden entlang des breiten Rheintals. Querab Buchs legte ich meine ICAO Karte zur Seite und nahm die erste Luftfahrzeughinderniskarte zur Hand; wobei sich die gründliche Vorbereitung und das richtige Falten der doch recht großen Karten als sehr nützlich erwies.

Navigatorisch war dieser Teil der Route nicht all zu schwer gewählt, wir folgten weiter den Tälern. Ich mußte mich allerdings sehr daran gewöhnen, wie schnell wir uns auf der Karte mit relativ großem Maßstab bewegten. Über dem Walensee zeigte sich uns ein schöner Ausblick nach Westen auf die Seenlandschaft rund um Zürich. Wir waren mittlerweile auf über 9000 Fuß gestiegen und konnten unter uns auch einige Segelflieger beobachten, wie sie sich nahe einer Felskante langsam nach oben schraubten. Südlich des Walensees begannen wir mit am Funk eingestellter Gebirgsfrequenz unseren Aufstieg zum Clariden Hüfifirn.



Walensee



Navigation mit 1:100000 Luftfahrzeughindernis-Karte



Flugplatz Mollis

Die Berge waren in dieser Höhe noch immer größtenteils von Schnee bedeckt trotzdem konnte man den Gletscher schon von weitem als große weiße Fläche erkennen. Von unserer Flugrichtung aus gesehen links stauten sich dicke Wolken hinter den Bergen und flossen bis kurz vor unseren Landepunkt, wo sie sich dann auflösten. Mein Respekt vor den vorher noch so ruhig wirkenden Alpen wurde immer größer... mir war bei dem gewaltigen Anblick sogar schon fast ein bisschen mulmig zu mute. Für den Anflug übernahm dann Kai das Steuer während ich mitfühlte. Wir überflogen den ausgewählten Landepunkt zunächst in größerer Höhe um einen ersten Eindruck von Windrichtung, Leewirkung und Leistungsreserven unseres Helis zu bekommen. Der Föhn hatte noch etwas zugenommen und blies uns jetzt doch recht heftig aber zum Glück sehr laminar und ohne große Böen entgegen. Wir drehten



wieder ab und flogen eine weitere, diesmal tiefere Erkundung direkt gegen den Wind. Kurz vor dem aufsetzen überprüfte Kai noch einmal die Leistung und startete dann wieder durch, um den tatsächlichen Landeanflug zu beginnen.



Der schneeweiße Hiefifirn mit geschlossener Wolkendecke links

Während wir unsere Kreise drehten konnten wir immer wieder einzelne Gruppen von Bergsteigern und Gletscherwanderern sehen; ziemlich was los hier oben, dachte ich



Reko hoch mit Aufsetzpunkt Hüfifirn



Im Anflug: Clariden Hüfifirn

mir. Ungewohnt war für mich wie weit der Heli beim Aufsetzten auf den Schnee noch einsank, ohne die SchneePads an den Kufen hätte wahrscheinlich nur noch der Rotor nach der Landung rausgeschaut. Drei weitere Anflüge und Landungen später stellten wir den Motor ab und stiegen aus. Ganz in der Nähe der Gletscherarena gab es mit der Planurahütte eine Möglichkeit auszuruhen und wir hatten vor dort zu Mittag zu essen. Wir hatten die aus dickem Gemäuer gebaute Hütte schon bei unseren Anflügen gesehen und es ist mir immer noch ein Rätsel wie sie gebaut wurde. Praktisch direkt auf einen Felsvorsprung gesetzt und ohne Weg oder Straße.



Landung auf dem Hüfifirn

Was aus der Luft wie ein Katzensprung erschienen war, zeigte sich vom Boden aus doch als Spaziergang von mindestens 15-20 Minuten. Ich musste auch mein vorheriges Urteil revidieren, dass hier oben viel Los wäre: Wir waren praktisch allein auf der Welt, oder zumindest kam es mir so vor. Von hier erkannte man, dass die einzelnen Bergsteigergruppen Abstände von mehreren Stunden zueinander hatten und nur von Oben betrachtet so eng zusammenrückten. Auch die Kälte war ein kleiner Schock, im Heli war es angenehm warm gewesen und obwohl die Sonne schien, pfiff hier der Wind direkt durch meine dünne Sommerjacke hindurch, und meine Hände hielt ich die meiste Zeit lieber in den Hosentaschen. Gut, man könnte sagen, damit muss man rechnen, wenn man auf einem Gletscher landet, aber ich hatte einfach nicht an besseres Schuhwerk und Winterbekleidung gedacht, als ich am Tag vorher mit kurzen Hosen und T-shirt im Frühling in Donaueschingen stand. Kai war deutlich Besser ausgestattet, gab dann aber meinem Wunsch nach lieber doch nicht bis zu Hütte zu laufen. Meine nicht abgefrorenen Zehen sind noch immer dankbar dafür, auch wenn es schade um das verpasste Erlebnis war.



Planurahütte

So blieben wir beim Hubschrauber und genossen den Ausblick und das unglaublich schöne Gefühl hier zu sein, dass man sonst nur nach stundenlangem mühevollen Aufstieg erleben kann.



Im tiefen Schnee auf dem Hüfifirn in 9650ft MSL (2924m)

Nach dem Start drehten wir noch eine kleine Runde um die Planurahütte und gingen dann auf direkten Ostkurs Richtung Samedan. Nicht entlang eines Tals zu fliegen



Volle Konzentration beim Startcheck auf dem Gletscher (Hüfifirn)

sondern knapp über Gipfel und quer zu Tälern, erforderte ein wenig Überwindung, da die Höhe über Grund in Sekunden von wenigen hundert auf tausende Fuß wechseln kann und sich so plötzlich tiefe Abgründe unter dem Heli auftun. Als ich mich aber dann daran gewöhnt hatte, war es ein super Gefühl; als ob ich alle zwei Minuten von



Die Planurahütte aus der Nähe

einer Klippe springen würde. Auf Höhe Bonaduz gingen wir dann wieder zu unserer üblichen Flugweise über und folgten der Straße nach Tiefencastel. Ich war schon ein paar mal mit dem Auto über den Julierpass gefahren und erinnerte mich deshalb gut an die endlosen Serpentine und die über einstündige Fahrzeit. Ich konnte kaum glauben wie schnell wir den Pass mit dem Heli überwunden hatten, nach nicht einmal zehn Minuten sahen wir den Silvaplana See vor uns.

Zu beiden Seiten ragen hier hohe Bergkämme empor und bilden das schmale Engadiner Tal. Von oben betrachtet nicht viel anders als die vielen Täler, die wir an diesem Tag schon durchflogen hatten, unten jedoch eine der exklusivsten Feriengenden der Schweiz. Vor uns lag St.Moritz und auf dem halb zugefrorenen See ließen sich noch deutlich die Spuren des letzten Polo-Turniers erkennen. Die Stadt selbst erschien aus unserer Perspektive gar nicht so groß wie ich gedacht hatte, bei genauerem hinsehen aber ließen die vielen prunkvollen Bauten und palastartigen Hotels erkennen, dass es sich nicht um ein normales Feriendorf handelte.



Gern hätte ich noch mehr geschaut, allerdings waren wir mittlerweile schon sehr nahe am Flugplatz Samedan und ich musste mich auf den Anflug konzentrieren um nicht den gewählten Meldepunkt zu verpassen. Samedan ist eine kleinere Ortschaft unterhalb St.Moritz. Der Flugplatz dort ist der einzige im Engadin und somit auch Zubringer für viele gut betuchte Urlauber, die in St.Moritz ihre Ferien verbringen. Mit 5600 Fuß über dem Meeresspiegel gilt er als höchst gelegener



Verkehrslandeplatz in ganz Europa. Die R44 hatte bei der Gletscherlandung bewiesen über welche Leistungsreserven sie verfügt; die jetzige Flughöhe bereitete uns deshalb keine größeren Sorgen mehr.

Auf Höhe des Platzes ist das Tal sehr eng, weshalb man für den Gegenanflug gerademal einen Korridor von 500 Metern breite zwischen Landebahn und Berghang



Julierpas: Überflughöhe 8600ft MSL

zur Verfügung hat. Flächenflieger müssen deswegen vor dem Eindrehen in den Endteil noch eine große Schleife fliegen, wir hingegen erhielten eine Freigabe die Bahn zu kreuzen und konnten direkt vom Gegenanflug auf unsere Parkposition zufliegen. Da wir auch tanken wollten wurde uns ein Marschall zugewiesen, der uns direkt neben der Tankstelle und nur 5 Meter vom Restaurant entfernt den Hubschrauber absetzen ließ... ein paar Hüte haben wir dabei möglicherweise von den Köpfen der Restaurantgäste geblasen. Während der Hubschrauber betankt wurde schaute ich



St.Moritz von oben



Im Gegenanflug auf Samedan

mich das erste mal richtig um und genoss die frische Bergluft. Es war nicht übermäßig viel los auf dem Flugplatz; der Schnee war am tauen, die Hauptsaison im Winter vorbei und die meisten Urlauber wieder nach Hause geflogen. Nur die Gaststätte war gut besucht und dorthin begaben wir uns jetzt auch. Mein Schuhwerk stellte hier

anders als auf dem Gletscher kein größeres Problem dar, die 5 Meter auf Asphalt konnte ich problemlos überwinden, weshalb das Essen diesmal nicht ausfallen musste. Bei einer guten, deftigen graubündner Mahlzeit redeten wir über Gott, die Welt und die Fliegerei und tankten neue Energie für den bevorstehenden Rückflug.

Unsere tatsächliche Abflugzeit war über eine Stunde früher als im Flugplan angegeben, was aber dank des Towers Samedan kein Problem darstellte. Wir konnten unsere Abflugrichtung völlig frei wählen und so starteten wir direkt gegen den Wind und schräg über die Bahn, um danach in den Gegenanflug einzudrehen und Richtung Nord-Osten über den Meldepunkt Echo auszufliegen. Vor lauter Zufriedenheit über den gelungenen Start vergaß ich fast über der Ortschaft La Punt nach links zum Albulapass zu drehen. Auch hier hatten



Landung direkt am Restaurant



Hier gabs schon etwas Schnee



Tankservice

wir die Passhöhe wieder sehr schnell erreicht und konnten uns sogar noch Zeit nehmen ein paar Runden zu drehen und die Aussicht zu genießen. Wieder bei Tiefencastel angekommen drehten wir diesmal direkt nach Norden und überflogen auf unserem Weg Lenzerheide und Chur. Ein letztes mal begannen wir einen Aufstieg auf Höhe von Balzers, denn wir wollten zum kröneneden Abschluss den Säntis überfliegen. Schon von weitem war der rot-weiße Rundfunkturm zu erkennen und beim Überflug hatten wir einen fantastischen Ausblick auf das Alpenvorland. Es erschien mir fast so als ob die Berge auf einen Schlag verschwunden wären, denn nördlich des Säntisgipfels zeigte sich nur noch blühende Frühlingslandschaft unter uns.

Wir begannen Höhe abzubauen um das Luftraumgewirr um Zürich zu unterfliegen und setzten unseren Weg Richtung Konstanz fort. Dieser letzte Teil des Flugs kam mir jetzt erstaunlich leicht vor, und ich freute mich, als ich die bekannten Umriss des Bodensees unter mir sah.



Ein letzter Blick zurück



Schneebedeckter Albulapass

Während der Landung in Donaueschingen hatte ich ein zufriedenes wenn auch etwas erschöpftes Grinsen im Gesicht, welches für den Rest des Tages auch nicht mehr wegging. Im Nachhinein würde ich sage, dass dieser Flug das bisherige Highlight



Säntisgipfel



Konstanzer Altstadt

meiner fliegerischen Laufbahn war und mein Respekt vor den Gebirgspiloten ist noch deutlich größer geworden. Und auch wenn es viel Vorbereitung, Anstrengung und eine Abweichung vom Gewohnten bedeutet, war es sicher nicht das letzte mal, dass ich mit dem Hubschrauber in die Alpen fliege.



Clariden Hüfifirn 9650 ft MSL (2924m)