

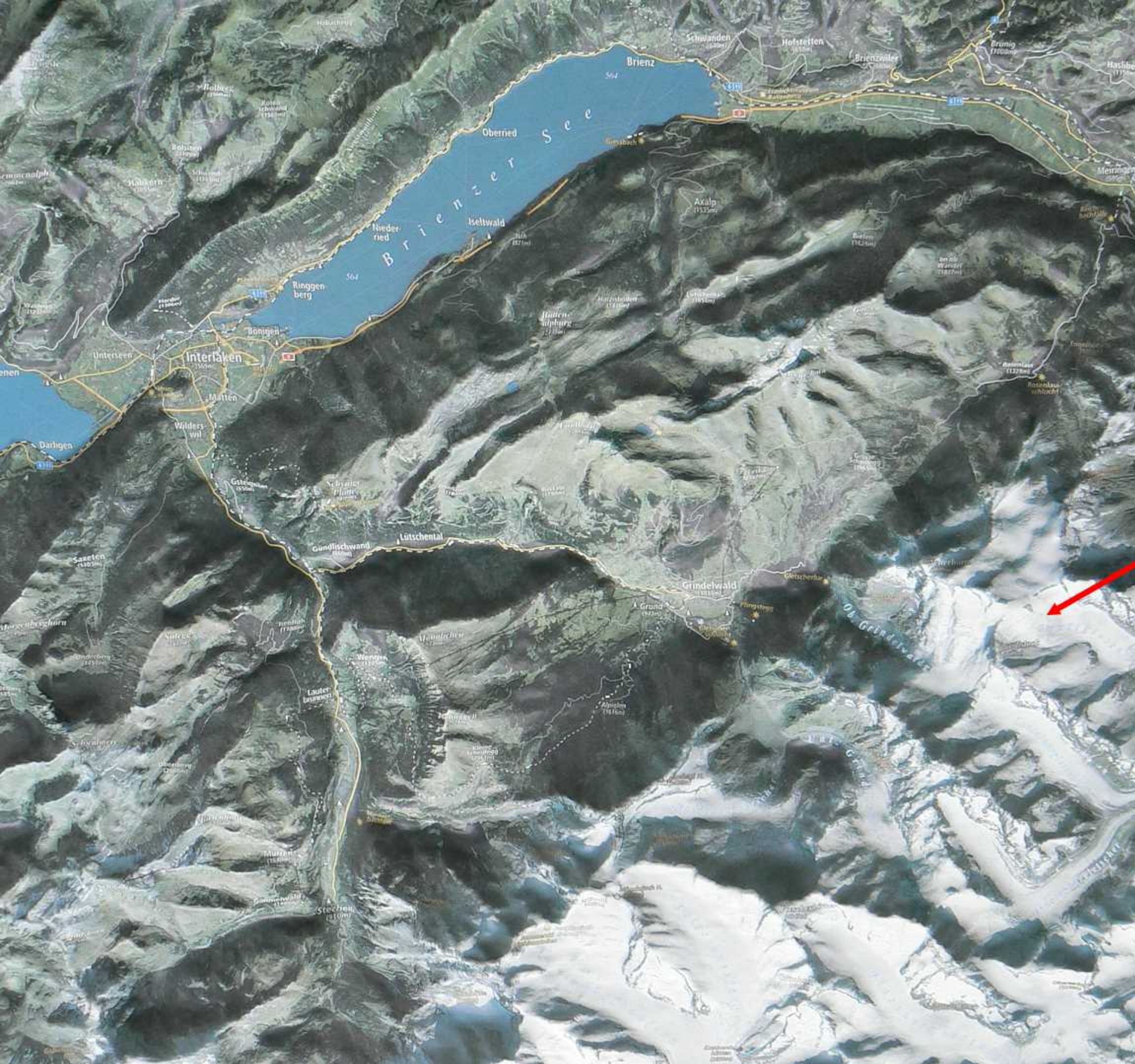
1946: Flugrettung auf dem Gauligletscher

Nach dem ersten Teil, Gauligletscher DC-3, handelt es sich hier im zweiten Teil, Gauligletscher Fi-156C, um die Simulation einer Gletscherlandung mit dem einmaligen Fieseler Storch.

Der Rundflug erfolgt von Unterbach via Interlaken, Grindelwald, Überflug und Zwischenlandung auf dem Gauligletscher, Start auf dem Eisfeld und Rückflug nach Meiringen.

Gauligletscher

Dabei geht es um das Nachempfinden des Flugverhaltens, um die Sichtflugnavigation im Gebirge und um die Gletscherlandung am PC-Flugsimulator.





1946: Flugrettung auf dem Gauligletscher

Natürlich geht es auch um die Geschichte dieses Dramas auf dem Gauligletscher. Im Bild links die Rettungsmannschaft beim verunglückten Flugzeug. Man könnte auch sagen „die Bodenmannschaft“, die nach einem mühseligen Aufstieg vom Haslital bis zur Absturzstelle total erschöpft zum Helfen eintraf. Im Bild unten steht das „Werkzeug“ der beiden Pionier-Piloten im Mittelpunkt.

Bilder und Infos stammen aus dem Internet, vor allem aus dem Bericht von R. Cornioley.



2006 verfasste Roger Cornioley diesen Bericht. Sie finden ihn und weitere Informationen unter:
www.approach-bigler.ch / Links / Luftwaffe / Themen / Geschichte / Premieren / Start zur Luftrettung, Gauligletscher

1946: Flugrettung auf dem Gauligletscher

Bilder und Infos aus dem Bericht von Roger Cornioley.

„.....Landung mit Fieseler Storch unmöglich.“

Die Realität war möglich. Die erste Luftrettung im Gebirge. Hier und auf den folgenden drei Seiten lesen sie Auszüge aus dem erwähnten Bericht Cornioley.



Abb. 7 Die Gesamtübersicht der Unfallstelle auf dem oberen Gauligletscher, im Hintergrund dominiert in der Mitte das Rosenhorn. Rechts zeichnete das Eidgenössische Luftamt den Anmarschweg der Rettungskolonnie über die Wetterlimmi zum Flugzeugwrack (C 53) ein, links und unten die Route des Abstiegs bis zum Landeplatz der Fieseler Störche.

5. Die Rettung erfolgt in zwei Phasen

Der Abmarsch der Rettungsmannschaft wurde auf Sonntag, 24. November 1946, um 8.00 Uhr festgelegt. Die gut ausgerüsteten Kollegen vom Zeughaus und vom Flugplatz Meiringen bereiteten auf Kochern warmen Tee. Bereits um 6.50 Uhr machte sich die Skipatrouille Reiss-Jost Richtung Gaulihütte–Urbachtal auf den Weg. Da immer noch keine Funkverbindung zur Rettungskolonnie bestand, startete Hauptmann Hug um 6.45 Uhr auf dem Flugplatz Meiringen zu einem Erkundungsflug über die Unfallstelle. Um 7.10 Uhr warf er eine Meldetasche mit folgender Depesche ab: «Beabsichtige Landung auf dem obersten Gletscherplateau zwecks Abtransport der Verunfallten mit Flugzeug.» Hans Hutter, Chef der DMP-Rettungskolonnie, signalisierte dem Fieseler Storch: «Keine Funkstation abwerfen; Kolonne marschbereit zum Abtransport über Gauligletscher ins Urbachtal. Keine Toten, alle Verletzten transportfähig; Landung mit Fieseler Storch unmöglich.»⁵³

1946: Flugrettung auf dem Gauligletscher



Abb. 8 Kurz nach seiner Landung auf dem Gauligletscher stellte sich der Pilot des Fieseler Storchs, Hauptmann Victor Hug, mit dem von ihm ernannten Platzkommandanten, Feldweibel Hans Hutter, dem Fotografen.

Der Fieseler Storch

Der Fieseler Storch Typ Fi 156 ist ein deutsches Mehrzweckflugzeug von 1935, das praktisch auf jedem Feld landen und starten konnte. Das Geheimnis liegt in der Flügelkonstruktion. Die Landeklappen erstrecken sich über die gesamte Flügelspannweite und wirken in ihrem äusseren Teil gleichzeitig als Querruder; dazu kommen feste Vorflügel an der Flügelvorderkante. Beides bewirkt hohen Auftrieb schon bei geringer Geschwindigkeit ab 50 Stundenkilometern. Die deutsche Luftwaffe setzte das Flugzeug zu Tausenden als Mehrzweck-Verbindungsflugzeug ein. In der Schweiz flogen zwischen 1939 und 1963 total fünf Maschinen.

Technische Daten:

Spannweite: 14,25 m; Länge: 9,90 m; Höhe: 3,05 m; Flügelfläche: 26 m²; Insassen: 2 oder 3, je nach Typ; Triebwerk: Achtzylinder-Kolbenmotor Argus von 162 kW (220 PS); Höchstgeschwindigkeit: 175 km/h; Minimalgeschwindigkeit: 51 km/h; Dienstgipfelhöhe: 5300 m; maximales Startgewicht: 1320 bis 1420 kg.⁵⁵

Bereits im Zweiten Weltkrieg sorgte der Fieseler Storch für weltweites Aufsehen: Unter dem Codenamen «Eiche» gelang der deutschen Luftwaffe am 12. September 1943 eines ihrer wohl waghalsigsten und spektakulärsten Unternehmen, die Befreiung des italienischen Diktators Benito Mussolini. Nach seiner Abdankung und Verhaftung im Juli 1943 hielten italienische Partisanen den Duce im Berghotel Campo Imperatore auf 2172 Metern über Meer auf einem Hochplateau des Gran-Sasso-Massivs (Abruzzen) gefangen. Neun Lastensegler landeten mit Fallschirmjägern unter der Führung von SS-Sturmbannführer Skorzeny und besetzten im Handstreich das Berghotel, befreiten Mussolini und setzten ihn in einen Fieseler Storch, der inzwischen auf der Naturstrasse in unmittelbarer Nähe gelandet war. Nach einem gewagten Start brachte der Pilot Mussolini sicher nach Rom und am folgenden Tag über Wien in Hitlers ostpreussisches Hauptquartier.⁵⁶

1946: Flugrettung auf dem Gauligletscher

Schneelandungen der Schweizer Flugwaffe im Hochgebirge

Nach der Ausrufung des Reduits durch General Guisan verlagerte sich das Schwergewicht der Armeestellungen vom Mittelland ins Voralpen- und Alpengebiet. Im Juli 1942 stellte man fest, dass die Flieger im Gebirge nicht über die nötige Treffsicherheit verfügten. Aufgrund dieser unbefriedigenden Ergebnisse erteilte General Guisan dem Beauftragten des Kommandos Flugwesen und Fliegerabwehr, Oberst René Magron, den Auftrag, alle Besatzungen von Kampfflugzeugen zur Unterstützung der Erdtruppen im Waffeneinsatz im Gebirge auszubilden. Bis spätestens Ende März 1943 musste der kriegsgenügende Ausbildungsstand der Flugwaffe erreicht sein.

Ende Juli 1942 erfolgte die Suche nach einem geeigneten Gelände im Gebirge. Schon bald wurde das Gebiet südlich der Axalp als beste Lösung angesehen, da der Flugplatz Meiringen als Startbasis in nächster Nähe lag. Nach kurzer Vorbereitungsarbeit und der Erstellung von entsprechenden provisorischen Infrastrukturen begann am 7. Oktober 1942 die Ausbildung. Ende April 1943 erhielt der General die Meldung, der Auftrag sei erfüllt.

Der Fliegerschiessplatz Ebenfluh-Axalp auf einer Höhe von 2300 Metern über Meer war im Winter nur schlecht erreichbar. Deshalb führten die Piloten von März bis Mai 1944 Versuche von Landungen und Starts auf Schneefeldern der Ebenfluh durch, um Erfahrungen mit dem Transport von Personal, Lawinenhunden und Material für rasche Hilfeleistung bei Notlagen und Unfällen im Gebirge zu sammeln. Auch für unvorhergesehene Wetterüberraschungen und länger dauernde Aktionen wie das Biwakieren im und unter dem gefalteten und verankerten Flugzeug auf Gletschern, im Tiefschnee und bei grosser Kälte, wurden die erforderlichen Hilfsmittel entwickelt und erprobt.

1946: Flugrettung auf dem Gauligletscher

Ein Fieseler Storch wurde mit Schneekufen ausgerüstet, die aus einer kastenförmigen Sperrholzkonstruktion mit Kunststoffflächen bestanden. Im Winter 1944/45 erfolgten Landeversuche bei Nass- und Tiefschnee ohne vorbereitete Piste. Das Ergebnis war unbefriedigend, da sich der Schnee am Rad und an der Fahrwerkstrebe staute, was die Landung verkürzte, beim Start jedoch Probleme bereitete.

Die Tüftler unter den Piloten fanden die Lösung zusammen mit dem DMP-Flugplatzpersonal darin, dass für den Start Hilfsskis unter die Räder und Kufen geschoben wurden. Sie konnten nach dem Start ausgeklinkt, dank eingebauten Stoppern geborgen und neu verwendet werden. Diese zwei Hilfsskis befanden sich im Lastenreck des Fieseler Storchs und mussten oftmals beim letzten Start zurückgelassen werden. Im Winter 1945/46 wurde das System von Landung und Start im Schnee noch verfeinert. Damit verfügte die Schweizer Armee über die ersten Piloten mit Erfahrung für Schneelandungen im Hochgebirge.

Die gute Zusammenarbeit und das gegenseitige Vertrauen zwischen den Fieseler-Piloten und dem Chef der Rettungskolonie DMP, Feldweibel Hans Hutter, kam nicht von ungefähr: Hutter war zu jener Zeit Leiter des Schiessplatz-Detachements Ebenfluh-Axalp. Victor Hug stellte 1986 fest: «Das technische Rüstzeug und die Erfahrungen von über 200 Gebirgslandungen bildeten die Basis, als ich mich zum Einsatz der Flugzeuge auf dem Gauligletscher entschloss. Es war kein tollkühnes Husarenstück, sondern ein gut fundiertes und wohl überlegtes Unternehmen.»⁵⁷

Ende dieser Zitate in Bild und Text.

Am besten lesen sie
den ganzen
Cornioley-Bericht
aus dem Internet
und bestaunen vom
Schweizer Fernsehen
den aktuellen DOK-Film:
„Drama am Gauligletscher“

Der folgende Bilderbericht (sie kennen
meine Handschrift bereits).....
.....fliegen sie doch einfach mit!



Air Base Meiringen

Zur Verfügung steht uns dieser Oldtimer, ein Fieseler Storch Fi-156C.

Leider können wir hier das Originalflugzeug A-100 in den Luftwaffenfarben (dunkelgrün oben und hellblau unten) und mit den berühmten Skiern hier nicht einsetzen.

Die Kennung A-99 flog auch für die Schweizer Luftwaffe von 1943 bis 1963. Dieses Flugzeug war ursprünglich zivil als HB-ARU, wurde dann von der Armee eingezogen und später als A-96 geflogen. Weitere vier Fieseler Störche wurden interniert und in der Schweiz eingesetzt bis 1963.



Air Base Meiringen

Wir rollen zum Start
direkt zur Piste mit der
Starterlaubnis Piste 28.

Air Base Meiringen

Aufliniert und startbereit
zur Flugsimulation 1946.



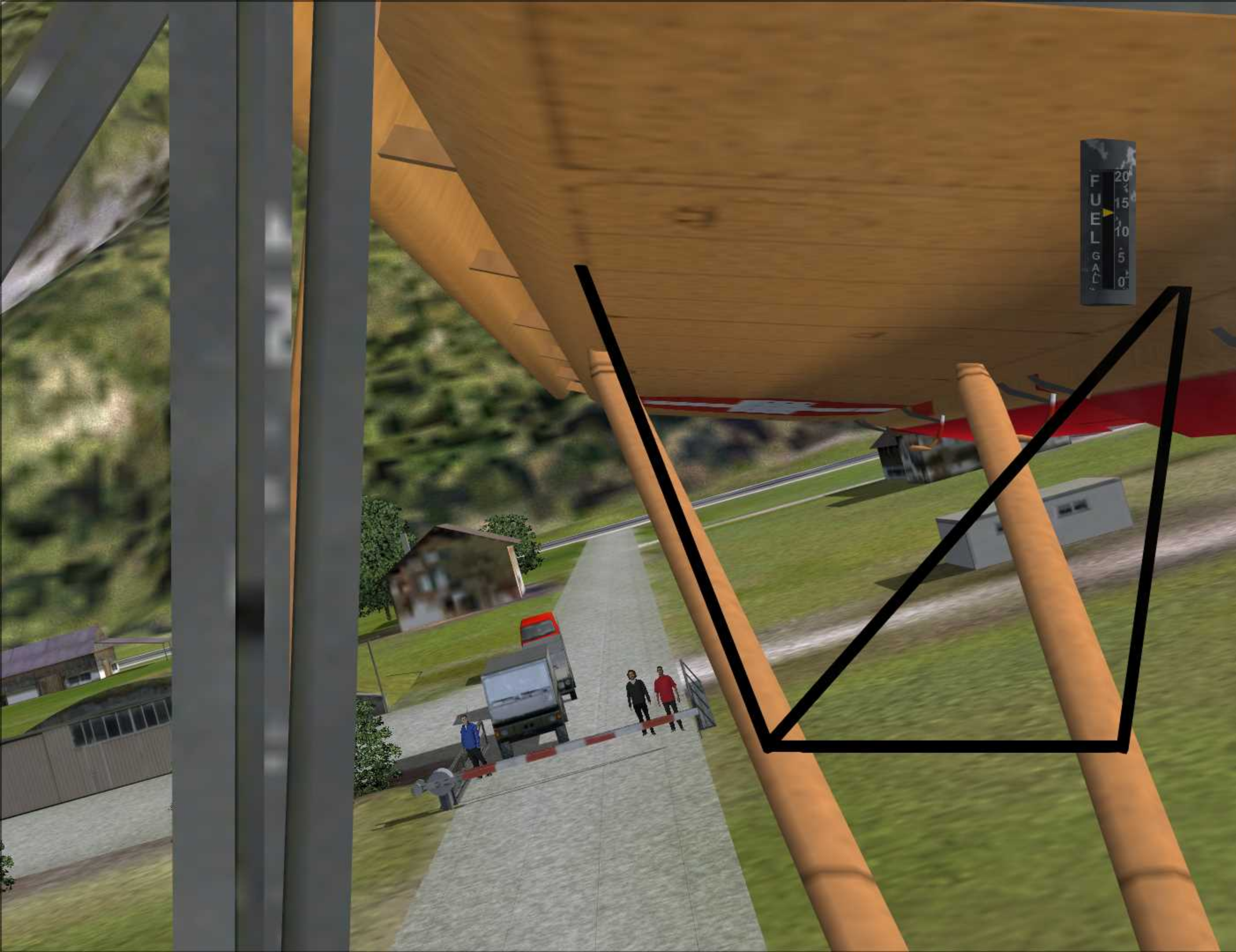
Air Base Meiringen

Im Gegensatz zum Experiment mit der DC-3 sind wir an dieser Stelle mit der Querstrasse schon längst in der Luft.



Air Base Meiringen

Ein Blick nach rechts mit
einem Augenzwinkern auf
Wiedersehen.





Air Base Meiringen

Nostalgie über dem
Freilichtmuseum
Ballenberg

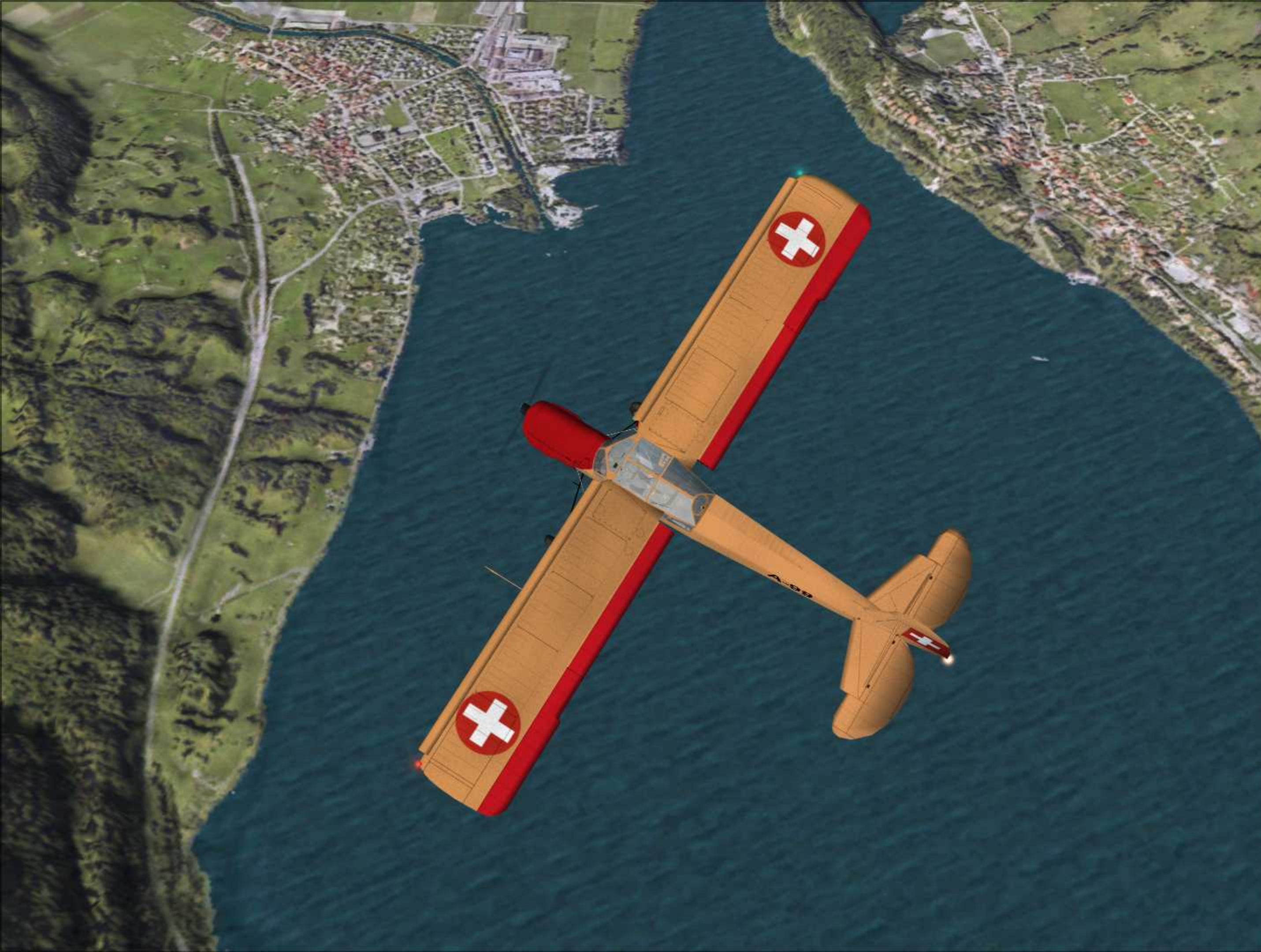
Vorne rechts Brienz



8300 ft

62 KIAS

Interlaken



Linkskurve ins Lütschental



11700 ft

Auf dem Bild im
Gegenuhrzeigersinn
Männlichen (3566 m)
Mürren
Lauberhorn
Jungfrau



Grindelwald, da wo die weisse Lutschine aus dem unteren Grindelwaldgletscher in die schwarze Lutschine aus dem oberen Grindelwaldgletscher mündet.

Als Orientierungspunkt gilt das weisse Gebiet auf dem Bild vor dem linken Flügel. Griit heisst diese Zone.



Genau über diesem
Orientierungspunkt
drehen wir neu auf
den Kurs 090 Grad.

11700 ft (3566 m)

77 KIAS (142 km/h)



Blick aus dem Cockpit
nach vorne rechts:

Schreckhorn (4078 m)



Blick aus dem Cockpit
nach vorne links:

Wetterhorn (3692 m)



Position über dem Oberen
Grindelwaldgletscher

Vor uns rechts der
Berglistock, hinter der
Kreuz der Gauligletscher
(von hier aus noch nicht
sichtbar).



Rückblick ins Lütschental





11700 ft (3566 m)

77 KIAS (143 km/h)

Im Vordergrund
links im Bild das
Hangendgletscherhorn
(3292 m)

Vor dem Flugzeug
das Ritzlihorn links
(3263 m) und das
Steinlauhorn rechts
(3162 m)



Im Sinkflug von 11700 ft
auf 9700 ft, Kurs 090
Grad

Links unten der
Mattenalpsee



Der Blick nach links geht
ins Haslital.



Der Blick nach
vorne rechts
geht zum
Hiendertellthorn
(3179 m).

In der Rechtskurve auf
neu 180 Grad im Sinkflug





9700 ft

180 Grad

Unten die Gletscherzunge
des Gauligletschers



Eindrehen auf 215 Grad

9700 ft

110 KIAS



210 s bis zum Stillstand

Alle bisherigen Bilder sind Momentaufnahmen der jeweiligen Situation.

Ab hier beobachten wir die geglückte Gletscherlandung in der Sofortwiederholung. Ab hier ist der Pilot gefordert. Volle Konzentration bis ans Ende der virtuellen Landebahn. Einzelne Momentaufnahmen führen unweigerlich zum Crash. Was meint der FS-Pilot? „Wie richtig!“ Aber auch die Topografie auf dem Gletscher erscheint realitätsgetreu. Landungen sind nur auf einigermaßen ebenen Flächen möglich.



150 s bis zum Stillstand

10451 ft

257 Grad

49 KIAS

Im Blickfel das
Lauteraarhorn (4042 m)



138 s bis zum Stillstand

10459 ft

282 Grad

46 KIAS

Im Bild unter der rechten Flügelspitze das Hangendgletscherhorn (3292 m). Unter dem rechten Rad zeigt die abfallende Schneemulde hin zum Gletscher ungefähr zur Landefläche auf dem Gletscher.

In der Realität erfolgten die Landungen 1946 vermutlich auf einem höher gelegenen Abschnitt.



117 s bis zum Stillstand

10045 ft

345 Grad

50 KIAS

Wiedergabe: 117 - ESC, um abzubrechen



68 s bis zum Stillstand

9282 ft

343 Grad

48 KIAS

Position über dem
Grienbärgligrat mit dem
Ewigschneehorn (3329 m)

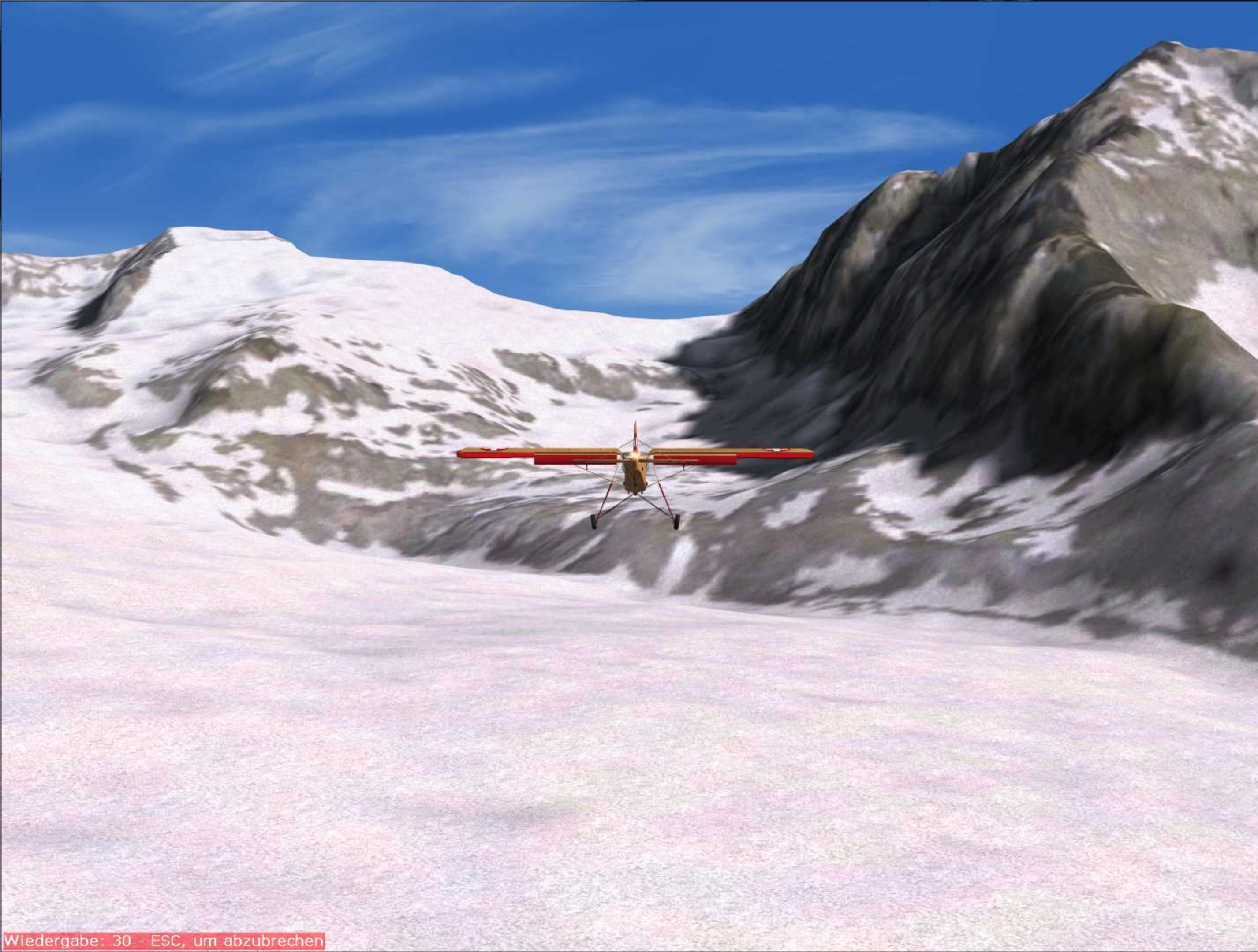


50 s bis zum Stillstand

9087 ft

344 Grad

45 KIAS



30 s bis zum Stillstand

8918 ft

347 Grad

45 KIAS



40 KIAS



10 s bis zum Stillstand

8800 ft

345 Grad

26 KIAS

Happy Landing!



0 s bis zum Stillstand

8815 ft

345 Grad

0 KIAS

Nach geglückter Landung
bereit zum ersten Einsatz
in der Geschichte der
schweiz. Luftrettung.....

.....so könnte es 1946 am
24. November vormittags
geheissen haben.....

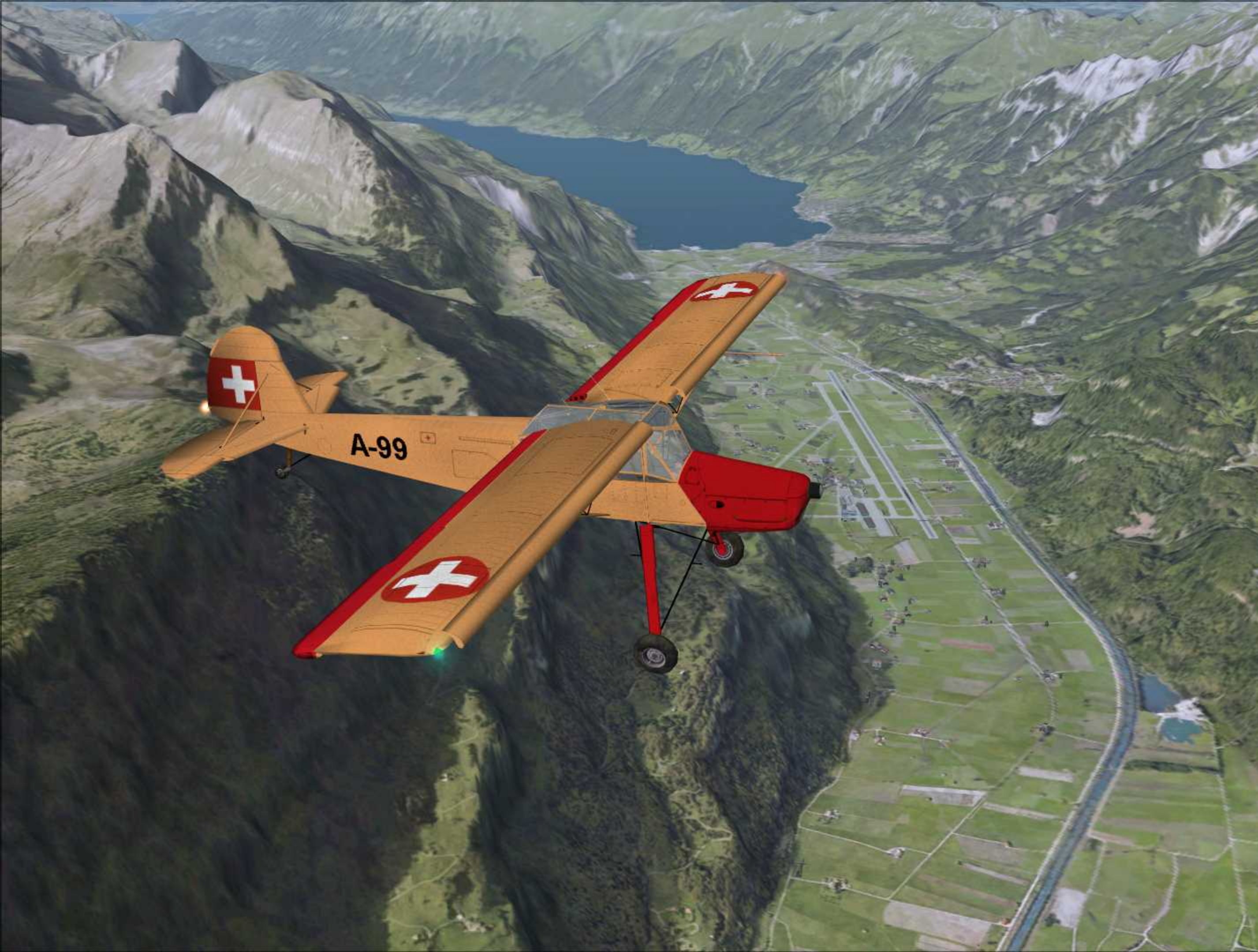


Wir haben am Ende der Landestrecke unseren Fieseler Storch A-99 umgedreht und abflugbereit gemacht.

Im Bild der Start auf der virtuellen Piste 17 (165°)

Abflug Richtung
Mattenalpsee





Nach 9 Minuten Flugzeit vom Gauligletscher bis Meiringen-Unterbach verlassen wir hier das Fieseler Storch Experiment.

Das aerodynamische Wunderwerk namens Fieseler Storch ist heute noch bewundernswert. Ob auch die Pilatus Porter Konstrukteure so denken?

St.Gallen, 20. Feb. 2012

Hermann Bigler