



## *Abendstimmung in Chisana nach einem wunderbaren Flug und erster Abend*

# Wo Straßen enden, beginnt das Fliegen

Fliegerabenteuer in Alaska zwischen Gletschern und Wildnis | von Annette Hoffmann

## *Eine zufällige Begegnung mit Folgen*

Es ist wohl, was man eine glückliche Fügung nennt: 2015 traf ich Arthur zufällig am Frühstücksbuffet eines Hotels in Lijiang, Südchina. Ich war Mitglied einer Auslandsdelegation in Shanghai, er flog als Kapitän bei der Swiss um die Welt – besonders gerne nach China. Seit diesem ersten Treffen sahen wir uns nur zwei- oder dreimal, wenn er in Shanghai Station machte, hielten jedoch über WhatsApp Kontakt.

Heute, fast zehn Jahre später, hat sich vieles verändert: Ich habe meinen PPL im März 2024 erworben, Arthur ist inzwischen

pensioniert, lebt teils in der Schweiz, teils in Alaska. Dort fliegt er seit 1994 privat seine Cessna 180 Skywagon II, die er einst selbst aus Schweden überführte. Sein Zuhause liegt in Chisana, nahe der Grenze zum Yukon, mit zwei Graspisten: dem offiziellen Airfield (CZN) und dem „Oat Field“. Aber dazu später mehr.

## Vorbereitung und FAA-Lizenz

Arthur lud mich mehrfach ein, mit ihm in Alaska zu fliegen – eine Gelegenheit, die man nicht ausschlägt. Doch zuvor wollte ich meine FAA-Lizenz erwerben, um dort selbst flie-

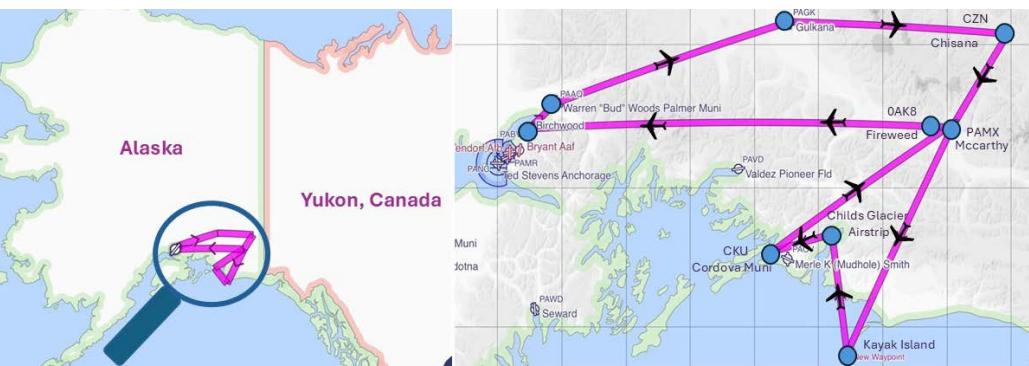
gen zu dürfen. Nach der EASA-Lizenz folgten FAA Medical und Checkride in Speyer, die Theorieprüfung legte ich im Oktober 2024 in Michigan ab.

Im August 2025 war es dann so weit: Direktflug von Frankfurt nach Anchorage. Die Vorfreude war riesig – auf Alaska selbst und auch darauf, Arthur nach all den Jahren wiederzusehen.

## *Erste Begegnung mit der Skywagon*

Nach der Ankunft erledigten wir unsere Großeinkäufe für die kommenden Wochen – in Chisana gibt es keinerlei Einkaufsmöglichkeiten – und fuhren nach Birchwood (PABV), wo die Cessna wartete. Für mich war das Tailwheel anfangs eine Herausforderung – im Vergleich zur PA28 Arrow IV, die ich sonst zu Hause fliege, ein ganz anderes Gefühl. Doch in Alaska sind Tailwheel-Flugzeuge eher der Standard: unebene Gravel- und Graspisten, mehr Bodenfreiheit, robuste Bauweise.

Unsere erste Strecke führte uns über Palmer (PAAQ) nach Gulkana und dann





Flug von Palmer nach Chisana nahe Tazlina Lake



Chisana Glacier

hinein in den Wrangell-St. Elias National Park – den größten der USA, Teil des UNESCO-Weltnaturerbes. Neben Bergseen und mäandrierenden Flüssen dominieren zwei Fünftausender – Mount Saint Elias und Mount Bona – sowie mehrere Viertausender die Szenerie. Tief über Gletscher zu fliegen war schlicht überwältigend. Nach rund zwei Stunden landeten wir auf dem Oat Field in Chisana – einer 1.000 m langen Grasbahn inmitten eines Waldgebiets.

### Leben in Chisana

Entlang der beiden Pisten in Chisana stehen rund 20 Holzhäuser, oft mit einem Flugzeug davor. Straßen gibt es nicht, An- und Abreise erfolgen ausschließlich per Flugzeug. Zur Fortbewegung zwischen den Pisten, die durch den Chathena Creek voneinander getrennt sind, nimmt man ein Quad. Es gibt weder Strom noch fließendes Wasser. Strom stammt aus Solaranlagen auf den Häusern, während der Saison mit kurzen Tagen oder wenigen Sonnenstunden kommen auch mal Generatoren zum Einsatz. Wasser holt man aus einem Gemeinschaftsbrunnen in Fässern ebenfalls mit dem Quad, Holz wird

selbst geschlagen zum Heizen des Kamins oder zur Hausdekoration. Im Winter lebt hier niemand; ab September machen alle ihre Häuser winterfest und ziehen in ihre Hauptwohnsitze in milderden Gefilden.

Chisana war ab 1913 Bergbau-Camp und kurzzeitig Goldgräberhochburg. Heute ist es ein Ort der Ruhe und Selbstversorgung. Arthur fliegt alle paar Wochen nach Anchorage, kauft ein und lagert die Vorräte

in seinem begehbaren Kühlschrank unter dem Haus. Mir persönlich fehlte es während meines Aufenthalts an nichts – im Gegenteil: Seitdem bin ich Fan von begehbaren Kühl-schränken.

Wer ohne eigenes Flugzeug anreist, nutzt den „Mail Plane“-Service von McCarthy (PAMX) oder Tok (PFTO), der zwei- bis dreimal wöchentlich kommt. Gerade in der Jagdsaison sind die Plätze begehrt. Oder man bittet die befreundeten Piloten, Flugtaxi zu spielen.

Endanflug auf dem Oatfield in Chisana



Auf dem Flug nach Kayak Island



Strandspaziergang auf Kayak Island



Nachtquartier am Copper River und Childs Glacier

### Kayak Island – Fliegen im Nirgendwo

Nach zwei Tagen des Akklimatisierens flogen wir zunächst nach McCarthy, wo ich einige Platzrunden flog, anschließend starteten wir Richtung Kayak Island. Die unbewohnte Insel ist nur per Strandlandung erreichbar: Eine große Wurzel markiert, wo in etwa gelandet werden kann, den Rest erschließt Erfahrung. Für mich fliegerische Königsklasse – die Landung überließ ich gerne Arthur.

Wir stellten unser Zelt nahe am Flieger auf, wanderten zum Cape St. Elias Light-

house, einem Lost Place voller Spuren vergangener Zeiten. Die Atmosphäre: einzigartig, einsam, geschichtsträchtig, wild. Abends gab es gegrilltes Lamm. Bärenspuren in unmittelbarer Nähe zeugten von interessanter Nachbarschaft – mulmig, auch wenn wir Essensreste sorgfältig verstauten und vom Zelt fernhielten. Das Motto lautete: nachts besser nicht rausgehen, „mind over body“. Am nächsten Morgen sahen wir den Bären tatsächlich am Ufer entlangscreiten – aber in sicherer Entfernung, ohne jegliches Interesse an uns.

### Am Childs Glacier

Unser nächstes Ziel war der Childs Glacier. Unweit der „Million Dollar Bridge“ hat die Recreational Aviation Foundation (RAF) kürzlich einen Airstrip in den Wald geschlagen: eine schmale, funktionale Gravelpiste. Dort trafen wir Ron von der RAF, der mit seinem Piper Super Cub landete und uns Fahrräder aus einem Unterstand zeigte – zur freien Nutzung für Piloten.

Wir stellten unser Zelt direkt am Copper River auf, gegenüber des Gletschers. Die

### Million Dollar Bridge am Copper River

### Ein richtiges Multi Tasking Gerät am Cordova Muni Airfield





Hafen von Cordova

Geräuschkulisse: ein ständiges Donnern, Krachen, Brechen. Eismassen stürzten ins Wasser, erzeugten kleine Tsunamis, die zum Glück an einer Sandbank abprallten. Ein Schauspiel und Konzert in einem, das man nicht vergisst.

Funk in Alaska ist ziemlich „free-style“ – von den wenigen kontrollierten Plätzen einmal abgesehen – und so kommt es nicht selten vor, dass man Bekannte im Funk grüßt und kurz Neuigkeiten austauscht. Ein besonderes Erlebnis: Während wir am Airstrip ent-

Iuden, flog ein C-17 Globemaster III der US Air Force über uns hinweg – zu schnell zum Genießen und Fotografieren. Arthur funkte die Crew mit dem Handfunkgerät an – sie meldeten sich unmittelbar zurück, drehten tatsächlich noch eine Runde und grüßten uns. „Glad you enjoyed the show“, hieß es nach unserem Dankesgruß über Funk, dann flogen sie von Dannen.

#### *Cordova und McCarthy*

Nach einer Nacht voller Gletschergeräusche

Kennecott Kupfermine – heute ein Museum



Rückflug von Chisana nach Birchwood am Ende meiner Reise

flogen wir weiter nach Cordova (CKU), einer Kleinstadt an der Mündung des Copper River. Nur per Flugzeug oder Fähre erreichbar, war sie einst wichtiger Hafen im Kupferabbau. Heute lebt sie u.a. von der Lachsverarbeitung. Der Hafen, das Museum, die Atmosphäre – ein Ort mit Geschichte.

Von Cordova ging es zurück nach McCarthy, Ausgangspunkt für eine Wanderung zur legendären Kupfermine Kennecott. Industriegeschichte mitten in der Wildnis – ein spannender Kontrast zur Natur. Das Interessante ist, dass es bis 1938 eine Eisenbahnverbindung von der Kennecott Mine nach Cordova gab, die auch über die Million Dollar Bridge am Childs Glacier führte – somit schloss sich der Kreis unserer Route wieder.

#### *Zurück nach Chisana*

Zurück in Chisana half ich bei allen möglichen Arbeiten: Holz hacken, kleinere Reparaturen, auch bei der Flieger-Wartung konnte ich zusehen. Zwei Tage später hieß es Abschied nehmen – zurück nach Birchwood und Anchorage, wo meine wunderbare Reise begann.

#### *Fazit*

Alaska hat mich tief beeindruckt. Alaska zu erfliegen heißt, die Fliegerei neu zu entdecken – roh, ursprünglich, intensiv. Die Mischung aus fliegerischer Herausforderung, unendlicher Wildnis und unerwarteten Begegnungen ist einzigartig. Diese Reise war mehr als ein Abenteuer – sie war ein Geschenk und ein Privileg.