



Einer der letzten Kolben-PC-6 sucht eine neue Heimat

Yeti-Porter kommt zurück

Der originale Yeti-Porter HB-FAN, der 1960 mit seinen Leistungen im Rahmen der Schweizer Himalaya-Expedition berühmt wurde. Nach einem Landeunfall musste er auf 5200 Metern Höhe zurückgelassen werden, wo er heute noch liegt.

Es ist eines der geschichtsträchtigsten Flugzeuge der Schweizer Aviatik: Der gelb-rote Yeti-Porter. Mit dem Weltrekord für die höchste Landung und seinen Leistungen im Himalaya steht dieser PC-6 am Anfang der Pilatus-Porter-Erfolgs-geschichte, mit der die Pilatus Flugzeugwerke gross geworden sind. Philipp Sturm hat in Alaska einen der letzten originalen Porter gefunden und bringt ihn als Yeti-Porter in die Schweiz zurück.

Report von Eugen Bürgler

Yeti hat Geschichte geschrieben

«Was die beiden Piloten Ernst Saxer und Emil Wick während der Dhaulagiri-Expedition 1960 im Himalaya mit dem Pilatus Porter geleistet haben, ist unglaublich. Ich habe in Alaska mit dem PC-6 Porter versucht, auf 3000 Metern Höhe zu landen – ohne Passagiere oder Fracht an Bord – aber ich habe es nicht gewagt, die Leistung des Kolbenmotors war einfach zu knapp. Damals sind sie im Himalaya auf über 5700 Metern Höhe gelandet», erzählt Philipp Sturm, ein absoluter Porter-Fan.

Weltweit Erstaunen und Bewunderung hat der auf den Namen Yeti getaufte Pilatus Porter schon 1960 mit der höchsten je durchgeführten Landung eines Flächenflugzeuges ausgelöst.

Diese Geschichte, und die Tatsache, dass sein Nachbar in Alaska den letzten Porter mit Kolbenmotor im kommerziellen Dienst betrieben hatte und diesen verkaufen wollte, brachte den Schweizer Philipp Sturm auf die Idee, den Yeti-Porter wieder auferstehen zu lassen: «Dieses Flugzeug bedeutet für die Schweizer Aviatik-Geschichte so viel: Es wurde in der Schweiz entwickelt und gebaut, es hat den Namen Pilatus mit seinen Qualitäten in die Welt hinaus getragen und damit sicher zur Erfolgsstory der Pilatus Flugzeugwerke beigetragen. Denn mit dem Porter ist Pilatus gross geworden».

Der PC-6 Pilatus Porter absolvierte seinen Erstflug am 4. Mai 1959. Der erste Prototyp mit der Immatriculation HB-FAN machte sich als

Teil der Schweizer Dhaulagiri-Expedition 1960 auf den langen Weg nach Nepal. Eingesetzt zur Unterstützung der Schweizer Alpinisten, die den 8222 Meter hohen Dhaulagiri-Gipfel in Nepal besteigen wollten, erhielt er die auffällige gelb-rote Bemalung und den Namen Yeti. Ausgerüstet mit Schneekufen flog der Porter Personen und Material zum Basislager bis in Höhen von 5700 Metern – höher ist nie ein Flugzeug gelandet. Der Name Pilatus ging mit diesem Weltrekord um die Welt und trug zum späteren Erfolg des Pilatus-Flugzeuges bei.

Einer der letzten Kolben-Porter

Der Original-Yeti verunfallte allerdings kurze Zeit nach den Einsätzen am Dhaulagiri in Nepal bei einem missglückten Start. Trümmerteile



Foto Eugen Burgler

Mitte März hatten die Flügel des «neuen» Yeti-Porters bei der Firma Cannone Carrosserie und Spritzwerk AG bereits ihre gelbe Grundfarbe bekommen, dahinter wartet der Rumpf des Porters auf die Neubemalung.

Wieder mit Yeti-Bemalung

Dieses Flugzeug hat Philipp Sturm nun in die Schweiz geholt. Mitte März befand sich der Porter bei Cannone Carrosserie und Spritzwerk AG im aargauischen Merenschwand. Der Porter ist bei den dortigen Spezialisten in besten Händen, denn seit einigen Jahren kommen alle von Pilatus neu gebauten Turbo Porter per Strassentransport zur Firma Cannone und erhalten dort ihr neues Farbleid. Originalunterlagen von Pilatus zum Bemalungsschema sorgen dafür, dass der Kolben-Porter aus Alaska wieder die genau gleiche Bemalung wie seinerzeit der HB-FAN «Yeti» für die Himalaya-Expedition 1960 erhält.

Übrigens hat Garry Green in Alaska einen Ersatz für seinen Porter gefunden: Einen Pilatus PC-6 Turbo Porter – wie könnte es anders sein. Er will künftig den Turbo Porter mit der Seriennummer 752 einsetzen, der lange beim österreichischen Bundesheer im Dienst stand.

Zukunft des Yeti noch offen

Auf der AERO in Friedrichshafen vom 20. bis 23. April will Philipp Sturm den «neuen» Yeti-Porter in der Halle B1 erstmals öffentlich präsentieren. Wie es danach mit dem Flugzeug weiter geht, weiss auch der Initiant und Träger des Projektes noch nicht: «Ich suche für dieses Flugzeug einen Platz, welcher seiner Bedeutung für die Schweizer Luftfahrt-Geschichte gerecht wird. Ob das in einem Museum, bei ei-

ner Firma, einem privaten Porter-Enthusiasten oder einer anderen Trägerschaft ist, das ist für mich noch offen.»

Zwei Motoren sind mit dem Porter in die Schweiz gekommen, auch ein originaler Lycoming-Kolbenmotor. Durchaus möglich wäre

es laut Philipp Sturm daher, den legendären Porter wieder in die Luft zu bringen: «Aktuell ist das Flugzeug nicht flugfähig. Aber der Porter ist in einem guten Zustand und es braucht nicht allzu viel, um ihn wieder fliegen zu lassen.»

ZUR PERSON Philipp Sturm – fliegerische Abenteuer im Blut

Philipp Sturm hat zwei Zuhause: Eines ist in Dallenwil im Kanton Nidwalden, ein zweites in Alaska. Dort ist er Teilhaber der **Flyalaska GmbH**, die «Alaska entdecken mit dem Super Cub» anbietet, wie er selber sagt und fährt fort: «Alaska ist fliegerisch etwas vom Besten, was es auf der Welt gibt. Wir bringen unseren Gästen dort das Off-Airport-Fliegen bei, also das Fliegen abseits von Flugplätzen und auf Schnee und Gletschern. Unsere Gegend ist ein ‚Big-Tire-Country‘ – da gehört das Landen und Starten in einem Flussbett mit den Super Cubs, die mit grossen Niederdruckreifen ausgerüstet sind, zum Alltag.»

Die Basis für die Flugabenteuer befindet sich nahe von McCarthy im sehr dünn besiedelten südöstlichen Alaska, eingebettet mitten in der grandiosen Landschaft des **Wrangell-St.Elias National Park**. Entsprechend ist auch die Natur Teil des Abenteuers: Möglichkeiten für intensive Naturerlebnisse gibt es genügend: Ausflüge mit dem Super Cub zum Fischen, Skifahren auf dem Gletscher, natürlich inklusive Gletscherlandung, oder auch die Besuche von Bären bei den komfortabel (und bärensicher) ausgebauten Jurten der Basis.

22 Jahre lang betreute Philipp Sturm in der Schweiz die Generalvertretung von **Diamond Aircraft**. Der gebürtige Österreicher ist Inhaber einer Berufspilotenlizenz und hat schon einige fliegerische Abenteuer erlebt. Zum Beispiel ist er zusammen mit Danielle Rentsch, sie ist bei der **Swiss Airbus A340-Captain**, 2003 ab Buochs in einer Diamond Superdimona HK36 rund um die Welt geflogen oder er hat einen Travel Air Modell 4000 Doppeldecker mit Jahrgang 1929 nach Namibia geholt und dort Passagierflüge durchgeführt. www.flyalaska.ch



Initiant und Träger des Yeti-Porter-Projektes, Philipp Sturm, im Cockpit des Kolbenmotor-PC-6.

liegen immer noch in 5200 Meter Höhe im Himalaya, alle Bergungsversuche scheiterten.

Was dem Porter allerdings fehlte, war mehr Leistung. Die hat er in Form eines Turbinenantriebs später auch erhalten. Als Turbo Porter hat das Flugzeug auf Skis, Rädern und Schwimmern seinen Siegeszug rund um die Welt angetreten und sich in unzähligen, unterschiedlichsten Aufgaben bestens bewährt. Anders ist es kaum zu erklären, dass der Pilatus Porter auch heute noch, 57 Jahre nach seinem Erstflug, immer noch in Produktion bei den Pilatus Flugzeugwerken ist! Kunden in aller Welt finden für ihre besonderen Aufgaben

nach wie vor kein besseres Flugzeug als den PC-6. An der Grundkonstruktion des Fliegers, der vor allem wegen seiner Robustheit und seiner erstaunlichen Kurzstart- und Landefähigkeiten (STOL) geschätzt wird, hat sich über all die Jahre wenig geändert.

Bei Garry Green, dem Besitzer von McCarthy Air, hat in den Wrangell Mountains in Alaska ein Porter mit Kolbenmotor überlebt. Er setzte den zuverlässigen Porter mit der Registrierung N283SW in Alaskas Wildnis für den Transport von Touristen, Baumaterialien, Tierfutter und vielem mehr ein. Der Porter mit der Seriennummer 540 wurde 1962 gebaut und

absolvierte bis zu seinem (bislang) letzten Flug im 2014 stolze 10'237 Flugstunden. Anders als viele andere Porter wurde er nie zum Turbo Porter umgebaut, sondern flog in Alaska bis zuletzt mit einem Lycoming-Sechs-Zylinder-Kolbenmotor.

Arbeitspferd in der Wildnis

Selbst als der Porter das Alter von 50 Jahren überschritten hatte, wurde er von Garry Green noch im kommerziellen Einsatz genutzt – einen eindrücklicheren Beweis für die Robustheit gibt es kaum. Und der Alltag für den Kolben-PC-6 bei McCarthy Air war hart: Oft transportierte der Porter, ausgerüstet mit Skis, Bergsteiger auf Hochgebirgsgletscher, manchmal galt es auch schwere Beuten erfolgreicher Jäger zu transportieren. «Und mit diesem Flugzeug wurden viele Cabins (kleine Holzhäuser) gebaut», ergänzt Philipp Sturm, «manchmal waren die Spanplatten bis unter die Kabinendecke gestapelt, so dass der Pilot zuerst einsteigen musste, weil es wegen der Ladung später kein Durchkommen mehr gab». Dass der PC-6 dabei sehr oft von improvisierten Schotterpisten oder aus einem Flussbett operierte, unterstreicht die besonderen Fähigkeiten des Schweizer Flugzeugs.

Eine bewegte Geschichte hatte dieses Flugzeug schon vor der Zeit bei McCarthy Air: Zuerst als HB-FAL in der Schweiz registriert, war es der erste Porter mit Schwimmern. So ausgerüstet diente er als Demo-Flugzeug der Pilatus Flugzeugwerke. Später wurde der Porter nach Kanada verkauft.



Der 1962 gebaute Pilatus PC-6/350H2 von McCarthy Air, hier noch während seines aktiven Dienstes in Alaska, bekommt die Farben des berühmten Yeti-Porters.