



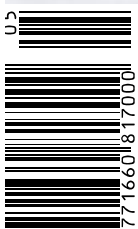
Rückblick: 50 Jahre fliegt der Pilatus Porter



Report: Neues und Altes



Exklusiv: Neuer Hornet-Simulator im Einsatz



INHALT

SkyNews.ch, Nr. 5, Mai 2009, 6. Jahrgang

Titelbild: Der Himalaya-Einsatz 1960 bedeutete für den Pilatus Porter den Durchbruch. © Archiv Ulrich Wenger

- 5 SkyStory:** Pilatus Porter fliegt seit 50 Jahren
- 10 SkyTalk:** Franz Odermatt und Daniel Geiser
- 13 SkyNews:** RUAG mit 2008 zufrieden
- 14 SkyHeli:** Neuer Rega-Heli im Tessin gelandet
- 18 SkyNews:** Neue Swiss-A330-300 im Einsatz
- 21 SkyPort:** Armavia fliegt neu nach Zürich
- 22 SkyPort:** NATO-Gipfel und der EuroAirport
- 24 SkyPort:** Neues Kommunikationsteam in Genf
- 26 SkyShow:** Highlights der australischen Airshow
- 29 SkyShow:** Rückblick auf AERO Friedrichshafen
- 32 SkyFlight:** Aviatik-Cluster in Emmen gegründet
- 34 SkyFlight:** Horizon schult mit neuem Konzept
- 37 SkyClub:** Älteste Schweizer Pilotin bei AAA
- 38 SkyPast:** 75 Jahre Douglas DC-2
- 41 SkyClub:** Sunrise-Tour von AirsideFoto Zürich
- 42 SkyPast:** Erste Mirage-Unfälle vor 40 Jahren
- 43 SkyForce:** Eurofighter mit 10'000 Flugstunden
- 45 SkyForce:** Neuer Hornet-Simulator in Payerne
- 48 SkyReg:** März-News im HB-Register
- 50 SkyView:** Gastkolumne, Events und Vorschau

Verzögerungen im Tiger-Ersatz-«Flugplan»



Geschätzte Leserinnen und Leser

Gemäss bisherigem «Flugplan» für den Tiger-Nachfolger hätte bis im Juli 2009 aufgrund der Resultate aus der Evaluation der Typenentscheid fallen sollen. Ende März hat nun der Bundesrat diesen Beschluss auf den kommenden Winter verschoben. Zuerst soll der sicherheitspolitische Bericht vorliegen, erst dann könne man die Wahl des Typs für den Tiger-Ersatz vornehmen, begründet der Bundesrat seinen Entscheid.

Damit hat er vollkommen Recht. Denn zuerst muss mit dem sicherheitspolitischen Bericht die Frage beantwortet werden, welche Aufgaben der Tiger-Nachfolger übernehmen soll. Jene der F-5 von heute? Etwas mehr, um die Hornets zu ergänzen? Oder sollen die Hornets dereinst sogar vom neuen Fighter ersetzt werden? Ende Jahr werden wir Klarheit haben.

Dieser geringe Aufschub erlaubt zudem den Regierungen Deutschlands und Frankreichs ihre Position im Steuerstreit mit der Schweiz zu überdenken. Mit ihren massiven Angriffen auf die Steuerhoheit der Schweiz haben sie den beiden Anbietern EADS und Dassault nämlich einen Bärendienst erwiesen. Die Politik spielt beim Typenentscheid eine wichtige, wenn nicht die entscheidende Rolle. Und da werden die Diskussionen um das Bankgeheimnis – offiziell oder inoffiziell – mitgewichtet werden.

Die Schweden könnten davon profitieren. Auch mit der Ankündigung, im Falle eines Gripen-Kaufs, 50 PC-21 für die schwedische Luftwaffe zu beschaffen, ist Saab ein guter Schachzug gelungen. Egal, welcher Typ beschafft wird, die Dimension der Gegengeschäfte im Umfang von 2,2 Milliarden für die Schweizer Industrie dürfte – auch wieder in politischer Hinsicht – ein gewichtiges Argument für den Tiger-Ersatz sein.

Wir werden das spannende Thema weiter verfolgen und zu gegebener Zeit die entsprechenden Hintergrundinfos liefern.

Eine interessante Lektüre wünscht

Hansjörg Bürgi, Chefredaktor und Verleger

IMPRESSUM

Herausgeber, Redaktion und Verlag:

Aviation Media AG, Oberteufenerstrasse 58, 8428 Teufen ZH, Telefon 044 881 72 61, Fax 044 881 72 63, E-Mail: info@skynews.ch

Chefredaktor und Verleger: Hansjörg Bürgi, hjb@skynews.ch

Stellvertreter: Peter Lewis, 17@skynews.ch

Redaktor: Eugen Bürgler, eb@skynews.ch

Druckvorstufe:

Team media GmbH, 6482 Gurtellen
E-mail: team@teammedia.ch

Layout/Bildbearbeitung:

Monika Imholz-Walker, Roger Indergard

Grafik/Konzept:

Raini Sicher, Jason Hegetschweiler

Korrekturteam:

Daniel Dufner, Monika Imholz-Walker

Inserate:

Publicitas Publimag AG, Urs Grossmann, Mürtchenstrasse 39, Postfach, CH-8010 Zürich, Telefon 044 250 31 31, Fax 044 250 31 32, E-Mail: urs.grossmann@publicitas.com

Druck:

AVD Goldach, 9403 Goldach

Abonnements:

Schweiz: Jahresabo CHF 81.– / D und OE: Jahresabo EUR 65.– inkl. Porto und MwSt. – Postkonto: 87-334084-2

Auflage: 8500 Exemplare (Druckauflage), 4435 Ex. (WEMF 08), monatlich

Copyright: Alle in dieser Zeitschrift und auf der Website www.skynews.ch veröffentlichten Texte und Bilder sind urheberrechtlich geschützt und dürfen nur mit ausdrücklicher Zustimmung der Redaktion und entsprechender Quellenangabe weiter verwendet werden.

ISSN 1660-8178

Mwst.-Nr. 599 433

PARTNER

Wir freuen uns über die Kooperationen mit folgenden Vereinen:

Antique Airplane Association of Switzerland (AAA), www.a-a-a.ch (Vereinsorgan)

Interessengemeinschaft Luftfahrt IGL, www.luftfahrt.ch (Vereinsorgan)

Airside Foto Zürich, www.airsidefoto.ch (Vereinsorgan)

Verein der Freunde der Schweizer Luftwaffe VFL, Fliegermuseum Dübendorf, www.airforcecenter.ch (Partner)

Fliegermuseum Altenrhein FMA, www.fliegermuseum.ch, www.hunterflying.com (Partner)

SFSA Swiss Flight-Simulation Association, www.pcflight.ch (Partner)

Aerosuisse, Dachverband der Schweizer Luftfahrt, www.aerosuisse.ch (Partner)

Super Constellation Flyers Association, www.superconstellation.org (Partner)

Probelpmoos, www.probelpmoos.ch (Partner)

Die Mitglieder dieser Vereine können SkyNews.ch zu einem Vorzugspreis beziehen.

TEAM

Das SkyNews.ch-Team setzt sich aus folgenden freien Mitarbeitern zusammen: **Peter Abgottspon** (SkySpace, SkyMedia), **Roger Ackermann** (SkyLine, SkyVision), **André Aebi** (SkyPort), **Bernhard Baur** (SkyNews, SkyShow), **Jiri Benesch** (SkyNews), **Samuel Berger** (SkyNews, SkyHeli, SkyForce), **Thomas Binz** (SkySim), **Karl Bommeli** (SkySim), **Werner Bönzli** (SkyPort BSL), **Guido E. Bühlmann** (SkyPast, SkyShow), **Robert Bühner** (Marketing), **Manfred Brunner** (SkyBiz), **Nick Däpp** (SkyHeli), **Tino Dietsche** (SkyPort ACH, SkyHeli), **Daniel Dufner** (SkyNews International), **Max Fankhauser** (SkyPort GVA, SkyNews), **Andy Fischer** (SkyFlight), **Urs Forrer** (SkyForce, SkyNews), **Erich Gandet** (SkyClub AAA, SkyPast), **Peter Gerber** (SkyReg, SkyNews), **Werner Gisler** (SkySim), **Thomas Hirt** (SkyVoice), **Hansruedi Huber** (SkyTrip, SkyShop), **François Hug** (SkyPort BSL), **Reto Isler** (SkyWeb, SkyNews), **Franz Knuchel** (SkyNews, SkyForce), **Christoph Kugler** (SkyCam, SkyForce, SkyTech), **Daniel Martel** (SkyPort GVA, SkyCard), **Martin Michel** (SkyForce, SkyNews, SkyShow), **Mario Richard** (SkyNews, SkyReg, SkyShow), **Erich Riestler** (SkyForce, SkyNews, SkyShow), **Lukas Rösler** (SkyNews), **Marc Seidel** (SkyPort BSL), **Werner Soltermann** (SkyPort BSL, SkyPast), **Urs Stoller** (SkyForce, SkyNews, SkyShow), **Erich Strobl** (SkyNews International), **Aldo Wicki** (SkyForce, SkyNews), **Roger Wimmer** (SkyForce)

Pilatus PC-6 Porter – berühmtestes Schweizer Flugzeug jubiliert 50 Jahre und voll im Trend

Foto Archiv Ueli Wenger



Im Himalaya leistete der «Yeti»-Porter HB-FAN 1960 wertvolle Dienste für die Schweizer Expedition und flog bis auf 5700 Meter über Meer.

Am 4. Mai 1959 startete der Pilatus Porter zum Erstflug. Durch seine vielfältigsten Einsatzmöglichkeiten auf unbefestigten Pisten, im unwegsamen Gelände und unter den unwirtlichsten Bedingungen schuf er sich weltweit einen ausgezeichneten Ruf und wurde zum Aushängeschild und Exportschlager der Schweizer Flugzeugindustrie.

Report von Peter Gerber

Als 1957 die Lizenzaufträge für den Bau von Venom-Teilen und für Reparaturen an AT-16 Flugzeugen ausliefen, das Ende der Produktion des P-3 für die Schweizer Luftwaffe absehbar war und keine weiteren Armeeaufträge in Aussicht standen, mussten die Pilatus Flugzeugwerke zur Erhaltung der Arbeitsplätze anderweitig Arbeit beschaffen. Man erinnerte sich an das bei der eigenen Entwicklungsabteilung liegende Projekt für ein leichtes, einmotoriges Ganzmetall-Transportflugzeug mit ausgeprägten Kurzstart- und -landeeigenschaften (STOL – short take-off and landing).

Bedingung: Flug nach Le Bourget

Die Pilatus-Ingenieure nahmen unter ihrem Chefkonstrukteur Henry Fierz die Planung und Entwicklung wieder auf. Dabei machte sich Henry Fierz die Erkenntnisse und Erfahrungen zunutze, die er 1944 und 1948 mit den Prototypen des SB-2 Pelikan und P-4 gemacht hatte. Noch 1957 präsentierte Henry Fierz die Entwürfe des Pilatus Commercial Nr. 6 (PC-6), den er Porter nannte, dem Konzernchef Dieter Bührle, dessen Vater Georg E. Bührle 1939 die



Foto Guido E. Bührmann

Im Juni 1959, während des Aéro Salons in Le Bourget, präsentierte Pilatus erstmals den Prototypen des PC-6 Porter mit der Seriennummer 337.



Foto Guido E. Bührmann

In den Farben der Northern Consolidated Air Lines in Anchorage (Alaska) flog die PC-6/350 N4912 (s/n 544) während einigen Jahren. Am 1. Oktober 1979 verunfallte sie.



Die schwedische Luftwaffe erprobte 1965 den PC-6/A-H2 mit der Serien-Nummer 570 (hier in Kloten). Noch im gleichen Jahr verkaufte Pilatus diesen Porter an Air America.

Pilatus Flugzeugwerke gegründet hatte. Auf die Frage nach den Marktchancen, antwortete Henry Fierz, dass man so zwischen sechs und zehn Flugzeuge wohl schon werde verkaufen können. Dieter Bühle liess sich trotz der bescheidenen Prognose überzeugen und erteilte Henry Fierz mit Handschlag den Auftrag zur Konstruktion des Porters. Er verlangte aber, dass der PC-6 1959 an der Airshow in Paris-Le-Bourget fliegen müsse.

Ihm war bewusst, dass Pilatus das neue Flugzeug, um eine Serienfabrikation rechtfertigen zu können, auch ins Ausland verkaufen musste. Über die Schweizer Grenzen hinaus waren aber die Pilatus Flugzeugwerke damals noch kaum bekannt. Im Herbst 1958 waren die Arbeiten so weit gediehen, dass mit der Montage der fünf Vorserienmaschinen begonnen werden konnte. Am 4. Mai 1959 führte dann Testpilot Rolf Böhm mit dem Prototyp HB-FAN den Erstflug durch. Der Pilatus Porter wurde von einem luftgekühlten Sechszylinder-Lycoming-Kolbenmotor von 340 PS angetrieben. Er zeichnete sich durch eine sehr einfache und funktionelle Konstruktion aus.

Wenige Wochen nach dem Erstflug gab der Porter am Pariser Aerosalon sein vielbeachtetes Debüt. Obwohl die Fachleute über die Leistungen des PC-6 staunten, wurde Pilatus mit Bestellungen nicht überhäuft. In der ersten

Phase wurde daher für das Lager produziert. Erst später begann man ein Marketing aufzubauen und engagierte den bekannten Gletscher-Flugpionier Hermann Geiger.

Durchbruch dank Himalaya-Einsatz

1959 übernahm Hermann Geiger als Vertreter der AeCS-Sektion Wallis den dritten Prototypen HB-FAP. Nach etlichen Versuchsflügen setzte er ihn bald für Versorgungs- und Rettungsflüge ein, bei denen sich der Porter bestens bewährte. Dies blieb auch Max Eiselin, dem Leiter der Schweizer Dhaulagiri-Expedition, nicht verborgen. Er plante 1960 mit einem Team den 8222 Meter hohen Dhaulagiri-Gipfel in Nepal zu besteigen. Um die langen Anmarschwege zu verkürzen, wollte Max Eiselin ein Flugzeug einsetzen, das auf den flachen Schneefeldern rund um den Berg landen konnte.

Er mietete von den Pilatus Flugzeugwerken den Prototypen HB-FAN, liess ihm eine spezielle hellgelb-rote Bemalung mit der Aufschrift «Himalaya – Swiss Dhaulagiri Expedition 1960» verpassen und taufte ihn auf den Namen «Yeti». Am 12. März 1960 starteten die Piloten Ernst Saxer und Emil Wick mit dem Expeditionsleiter Max Eiselin und Peter Diener in Kloten zum fast 10'000 Kilometer langen Überflug nach Nepal. Im Himalaya leistet der

«Yeti» während mehreren Wochen wertvolle Dienste für die Schweizer Expedition und flog zahlreiche Material- und Personentransporte mit voller Nutzlast bis ins Basislager 2 auf dem Nordostcol auf 5700 Meter über Meer.

Bestellungen aus aller Welt

Für diese höchstgelegene Landung, die je von einem Starrflügel-Flugzeug durchgeführt worden war und Weltrekord bedeutete, erhielt der Pilatus Porter einen Eintrag ins «Guinness Buch der Rekorde». Der Name Pilatus ging um die Welt. Obwohl der HB-FAN am 5. Mai 1960 – also ein Jahr und einen Tag nach dem Erstflug – bei einem Startunfall auf dem 5200 Meter hohen Dombuschpass Totalschaden erlitt, überzeugte er die Weltöffentlichkeit. Der Erfolg auf dem «Dach der Welt» veranlasste die nepalesische Regierung gleich zwei Porter zu bestellen. Das IKRK bestellte ebenfalls zwei Porter für den Einsatz in Nepal. Weitere Maschinen wurden daraufhin aus Finnland, Holland, Deutschland, Frankreich und der Schweiz, dem Aérodrome Régional de Montreux und der Motorfluggruppe Zürich, geordert. Zu den ersten Kunden zählte auch Mr. Wien aus Alaska. Etwas später bestellte die Northern Consolidated Airlines fünf Porter mit einem Lycoming IGO-540-A1A Einspritzmotor von 350 PS. Die Schweizer Luftwaffe kaufte 1967 zwölf als PC-6/H2M bezeichnete Porter.

Erfolg mit Propellerturbine

Trotz des ersten Erfolges war den Pilatus-Ingenieuren klar, dass sich der Porter mit dem Lycoming GSO-480-B1A6 Motor von 340 PS an der unteren Leistungsgrenze befand. Ein stärkeres einbaubares Kolbentriebwerk war zu dieser Zeit aber nicht erhältlich. Dies änderte sich mit der Marktreife der französischen Turboméca Astazou IIE Propellerturbine. Das Triebwerk mit einer um rund 200 PS besseren Leistung wurde auf dem Porter HB-FAD, s/n 515, getestet. Der Erstflug dieses nun als PC-6/A bezeichneten Turbo Porters fand am 2. Mai 1961 statt.

Da die Propellerturbine nur etwa die Hälfte eines Kolbenmotors wiegt, musste die Turbine aus Sicherheitsgründen nach vorne gesetzt werden. Der Porter bekam dadurch seine spitze Nase, die später noch etwas abgeändert zu einem seiner Markenzeichen wurde. Die ersten Turbo Porter gingen an die französische Air Alpes, die damit einen Kurzstreckendienst in den französischen Alpen zwischen verschiedenen Altiports aufbaute. Auch Northern Consolidated Airlines übernahmen weitere Turbo Porter. Vier Turbo Porter erwarb die Wien Alaska Airlines.



Während eines Flugtages im August 1973 in Herten, bei Badisch-Rheinfelden, führte der PC-6/H2 HB-FGC (s/n 734) der Port Air AG Rundflüge durch.

Fairchild-Lizenzbau in den USA

Auf dem Ablieferungsflug im Dezember 1962 mussten zwei Maschinen in Hagerstown, Maryland, wegen eines technischen Problems unplanmässig zwischenlanden. Den notwendigen Checkflug nutzten die Piloten dazu, den anwesenden Führungspersonen von Fairchild-Hiller die besonderen STOL-Eigenschaften des Turbo Porters zu demonstrieren. Daraufhin mietete Fairchild einen PC-6/A und erwarb die Lizenz- und Vertriebsrechte für Nord- und Südamerika. Am 16. Dezember 1964, am 25. Jahrestag der Gründung der Pilatus Flugzeugwerke, wurde der Vertrag unterzeichnet.

Als bald erkannte aber Fairchild bei der Astazou IIE Turbine Schwächen und baute eine Pratt & Whitney PT6-Turbine von 550 PS ein. Der Prototyp der als PC-6/B-H2 bezeichneten Version N187H, c/n 564, startete am 2. Mai 1964 zum Erstflug. Von diesem Typ wurden 14 Maschinen gebaut. Fairchild entwickelte daraufhin eine mit einem Garrett Airesearch TPE 331-25D Triebwerk von 575 shp ausgerüstete, noch leistungsstärkere Version, den PC-6/C-H2. Nach der Produktion von insgesamt 92 Heli Portern, wie der Porter bei Fairchild Hiller genannt wurde, in verschiedenen PC-6/B- und PC-6/C-Ausführungen, darunter auch 35 AU-23A Peacemaker für die US Air Force und die Royal Thai Air Force, wurde die Lizenzproduktion eingestellt.

Zuverlässiges PT6A-Triebwerk

Beim PC-6/A1-H2 kam die von Turboméca weiterentwickelte Astazou XII Turbine mit 573 shp zum Einsatz. Mit einem Astazou XIV Turbinen Triebwerk erzielte der Turbo Porter F-BOSZ (s/n 636) am 15. November 1968 mit 13'485 Meter über Meer einen neuen Höhenweltrekord. Den eigentlichen Durchbruch schaffte der Turbo Porter 1964 mit der Version PC-6/B, ausgerüstet mit dem zuverlässigen kanadi-



Foto Erich Gandet

Der Prototyp des PC-6/D-H3 HB-FFW – hier im April 1970 vor einem Testflug in Stans – war mit dem 500 PS starken Lycoming TIO-720 ausgerüstet.



Foto Erich Gandet

1969 baute auch Pilatus einen PC-6/C-H2 mit dem Garrett Airesearch TPE 331-25D Triebwerk, der sonst in den USA bei Fairchild gebaut wurde. Der HB-FEG kam beim «Groupement de défense contre grêle» zum Einsatz. Vor allem im welschen Jura wurden die Wein-Kulturen mit Hagel-Raketen geschützt. Seit 1981 fliegt dieser Porter als D-FDHM bei EFS Flug-Service in Bremgarten.



Foto Erich Gandet

Als Prototyp der PC-6/A1-H2 verliess 1976 der HB-FCT (s/n 637) das Werk. Bis 1974 wurde der rote Astazou-Porter von SATA ab Sion eingesetzt. Seit 1979 fliegt er als B2-H2 bei Air Glaciers.



Foto Erich Gandet

Ab 1967 wurden die zwölf Porter der Luftwaffe, die von einem Lycoming GSO-480-B1B6 Kolbenmotor angetrieben wurden, bei den Leichtfliegerstaffeln eingesetzt. Dabei flogen sie zu Übungszwecken auch kleinere Flugplätze an, wie im Frühling 1979 Schupfart.

Urs Frischknecht: «Einmal in der Luft, ist der Porter einfach zu fliegen»

Vier Fragen an Urs Frischknecht, Schul- und Geschäftsleiter des Para Centro Locarno, Berufspilot und Fluglehrer:

I Weshalb setzt das Para Centro Locarno den Pilatus Turbo Porter als Absetzflugzeug ein?

Den ersten Pilatus Turbo Porter hat das Para Centro Locarno 1974 beschafft. Damals eine B1-H2-Version, also noch mit einem PT6A-20 Triebwerk, das bezüglich Temperatur (ITT) in der Para-Ops sehr vorsichtig operiert werden musste. 1989 ersetzten wir den HB-FDF durch den fabrikneuen PC-6/B2-H4 HB-FKH, und im Folgejahr kauften wir noch einen zweiten fabrikneuen Porter, den HB-FKM. Die beiden Porter sind für unsere spezielle Betriebsstruktur die idealen Absetzflugzeuge und verkörpern die Grundsätze unseres Fallschirm-Zentrums in Bezug auf Sicherheit, Qualität, Leistung, Zuverlässigkeit und Wirtschaftlichkeit in vollem Umfang. Unsere Gäste schätzen die Porter und wir können mit zwei Absetzmaschinen gezielt auf ihre Bedürfnisse reagieren.

I Sie sind ein ebenso passionierter PC-6 Pilot wie Fluglehrer. Was fasziniert Sie an diesem Flugzeug?

Von meinen insgesamt 10'000 Flugstunden habe ich über 4500 mit dem Porter geflogen. Mich faszinieren immer wieder die Q-STOL (Quiet Short Take-off and Landing)-Eigenschaften unserer beiden Porter. Dank dem Vier-Blatt-Propeller und unserer speziellen Para-Ops fliegen wir zudem wesentlich leiser als manch anderer Para-Operator.

I Was muss man als Pilot im PC-6 speziell beachten?

Einmal in der Luft, ist der Porter so einfach zu fliegen wie die meisten Flugzeuge dieser Kategorie. Einzig der Fussarbeit (Rudder) ist spezielle Aufmerksamkeit zu schenken, muss doch bei einer Kurvoneinleitung ein Bruchteil vor dem Aileron-Einsatz schon der Fuss-Einsatz erfolgen, ansonsten der Porter zu schieben beginnt. Hauptproblem beim Porterfliegen ist die vollständige Kontrolle, solange das Flugzeug beim Start, wie beim Landen, noch Bodenkontakt hat. Da sind viele Porter-Piloten – vor allem in ihren Anfängen – recht stark gefordert, um nicht zu sagen überfordert. Ein sauberer Centerline-Start, respektive eine perfekte Centerline-Drei-Punkt-Landung ist sehr anspruchsvoll. Ich habe schon viele erfahrene Piloten mit x-tausend Flugstunden im völligen Ground-Control-Stress erlebt! Wer den Porter sicher und fein operieren will, braucht eine gute Ausbildung und ein ständiges Training. Ansonsten landet und startet der Porter sehr schnell mit dem Piloten statt umgekehrt!

Mein engstes und intensivstes Erlebnis mit einem Porter war ein Flug im Auftrag der Pilatus Flugzeugwerke von Stans nach Jayapura, Papua, an der Grenze zu Papua New Guinea. In 14 Tagen, 71 Stunden Flugzeit, ganz allein mit dem Porter über Kerkira, Damascus, Riyadh, Dubai, Karachi, New Dehli, Chittagong, Bangkok, Singapore, Balikpapan, Manado, Biak nach Jayapura. Ich hatte während des ganzen Fluges nie auch nur einen Moment lang ein schlechtes Gefühl!



Urs Frischknecht

Interview Peter Gerber

schen Triebwerk PT6A-6A von Pratt & Whitney. Besonders erfolgreich entwickelte sich die Version PC-6/B1-H2 mit dem PT6A-20 Triebwerk von 550 shp.

Erstmals konnten Aufträge mit ansehnlichen Stückzahlen verbucht werden, so 16 Spray-Flugzeuge für CIBA-Pilatus, eine von der Basler Ciba AG und Pilatus gegründeten Firma zur Bekämpfung von Pflanzenschädlingen aus der Luft und 19 für die australische Armee. Über 40 Turbo Porter mit verschiedenen Triebwerksmodellen konnten an Bird & Sons, deren

Nachfolgegesellschaft Continental Air Services Inc. und an Air America geliefert werden. Diese setzten den Turbo Porter in Südostasien in den dortigen unwegsamen Gebirgsgebieten mit kurzen und steilen Landefeldern ein.

Weitere Käufer fanden sich in Norwegen, England, Libyen, Somalia, Belgien, Pakistan und Griechenland. Bezüglich der Stückzahl noch überflügelt wurde die B1-H2-Version von der PC-6/B2-H2 Variante mit dem PT6A-27-Triebwerk von ebenfalls 550 shp. Von dieser Variante konnten grössere Serien an

das österreichische Bundesheer, an die Royal Nepal Airlines sowie nach Argentinien, Burma, Indonesien und 13 mit Schwimmern ausgerüstete Maschinen an die TANS nach Peru geliefert werden. Die Schweizer Luftwaffe rüstete ihre Kolben-Porter auf die PT6A-27 Turbine um, bezeichnete die Flugzeuge danach als PC-6/H2M-1. Auch Zimex Aviation, die hauptsächlich in Wüstengebieten in Nordafrika und dem Mittleren Osten Versorgungsflüge für die Erdölindustrie, die UNO und humanitäre Organisationen durchführt, begann kontinuierlich

Foto Guido E. Bühmann



Pilatus lieferte in den Jahren 1974 bis 1976 mehr als ein Dutzend PC-6/B2-H2 Turbo Porter an die Fuerza Aerea del Peru. Drei dieser TANS Turbo Porter präsentierten sich im Januar 1979 in Iquitos im peruanischen Amazonas-Gebiet.

eine stattliche Flotte an Turbo Portern aufzubauen.

Misserfolge bei Weiterentwicklungen

Nach den grossen Erfolgen in den 1960er-Jahren geriet die Nachfrage gegen Ende des Jahrzehnts ins Stocken. Die Pilatus Flugzeugwerke versuchten daher mit der Version PC-6/D-H3 den Porter mit Kolbenmotor noch einmal zu forcieren. Vor allem in Entwicklungsländern rechneten sie sich Chancen aus, da ein Kolbenmotor-Flugzeug im Unterhalt günstiger zu betreiben ist als ein Flugzeug mit Turbine.

Nebst dem Lycoming Triebwerk TIO-720-CIA von 500 PS wurde das Seitenleitwerk leicht gepfeilt und die Flügelenden mit grossen Endkappen versehen. Der Erstflug des Prototyps HB-FFW (s/n 735) fand am 3. April 1970 statt. Von Beginn weg traten Probleme mit dem Triebwerk und der Stabilität auf, die nie wirklich gelöst werden konnten. So wurde das Projekt 1975 aufgegeben und der Prototyp in einen PC-6/B2-H2 umgebaut (siehe auch SkyNews.ch 12/08). Noch vor dem PC-6/D-Projekt hatte Pilatus ebenso erfolglos versucht, unter der Bezeichnung PC-8D eine zweimotorige Version des Porters zu lancieren.

Renaissance des STOL-Champions

Ab 1984 wird der Turbo Porter in der Version PC-6/B2-H4 mit einem gesteigerten Abfluge-



Foto Pilatus

Einer der jüngsten PC-6-Betreiber ist die indonesische Susi Air mit zwei Turbo Portern.

wicht von 2800 kg, vergrösserten Flügelenden und Steuerstabilo, verstärktem Fahrwerk und hinterer Rumpfstuktur ausgeliefert. Seit 1994 wird er zudem zur Lärmreduktion mit Vier-Blatt-Propeller ausgerüstet. Ab der Seriennummer 940 ging Pilatus auch zu einer rollenden Produktion über. Mit elf ausgelieferten Einheiten erlebte der PC-6 1998 eine eindrucksvolle Renaissance.

Seine Einsatzflexibilität macht den Turbo Porter auch heute noch zu einem sehr beliebten Fluggerät. So ist er weltweit das meist eingesetzte Flugzeug zum Absetzen von Fallschirmspringern, er wird für Überwachungs-, Vermessungs- und Fotoflüge eingesetzt, dient zur Versorgung und Hilfeleistung in der Wüste, im Schnee und Eis, im Busch und an Flüssen

in den Tropen. Heute, 50 Jahre nach dem Erstflug und dem harten Einsatz als «Yeti» in der unwirtlichen Umgebung des Himalaya-Gebirges, kehrt er auch wieder in das Einsatzumfeld zurück, wofür er eigentlich geschaffen worden ist: Die nepalesische Yeti Airlines hat zwei Turbo Porter zum Bedienen von unbefestigten hochgelegenen Landstrips bestellt. Einmal mehr bestätigte sich damit die Feststellung eines ehemaligen Geschäftsleitungsmitglieds von Pilatus: «Der Porter ist ein ausgesprochen funktional ausgebildetes Produkt. Jeder, der es braucht, fragt nicht nach seinem Alter. Die Leistung ist entscheidend, die er sucht – und ist froh, dass sie noch angeboten wird. Es ist nun Aufgabe des Verkaufs, den Suchenden zu finden!» www.pilatus-aircraft.com

SWISSBOOGIE

Henri Schurch: «Wir fliegen Tag und Nacht Vermessungs-Aufträge in Europa»

Vier Fragen an Henri Schurch, Direktor der Freifall- und Fallschirmspringerschule Swissboogie Parapro SA und Pilot auf dem PC-6:

Was ist für Swissboogie das Spezielle am Porter, dass sie auf dieses Flugzeug setzt?

Swissboogie erwarb den ersten Occasion-PC-6, den HB-FEV, 1987. Kurz darauf wurde auch der HB-FKP neu ab Werk gekauft. Als zehnpförtiges Flugzeug hat der Porter eine ideale Grösse. Zudem ist die Herstellerfirma in 20 Minuten Flugzeit vom Standort unseres Unternehmens für den sicheren Unterhalt erreichbar.

Swissboogie Parapro setzt durch die Sommermonate sogar bis zu drei Porter ein, und dies nicht nur zum Absetzen von Fallschirmspringern?

Swissboogie fliegt bei Tag und Nacht Vermessungs-Aufträge in Europa. Auch Aufträge wie die Regatten-Überwachung auf Hochsee und Fernseh-Übertragungen gehören zum Einsatzspektrum der PC-6 von Swissboogie.

Wenn Swissboogie jeweils einen dritten Porter übernimmt, wird dieser bald verkauft. Arbeitet Swissboogie auch anderweitig eng mit Pilatus zusammen?

Bei den vielen besonderen Einsätzen im In- und Ausland sieht

und hört man im Funkverkehr die Flugzeuge von Swissboogie. Da Swissboogie seine Arbeitsflüge exklusiv mit PC-6 durchführt, spricht das für eine gute Lösung. Das weckt natürlich das Interesse bei anderen Unternehmen, die sich schliesslich dann auch für dieses Flugzeug entscheiden. Wenn Zusatzinstallationen erforderlich sind, ist die Firma Pilatus immer sehr hilfsbereit und unterstützt kompetent jedes Projekt, um mit dem Flugzeug neue Erfolge zu gewinnen.



Henri Schurch

Wann und aus welchem Anlass sind Sie das erste Mal auf den Porter gestossen?

Ich habe mit Swissboogie auch klein mit Fallschirmspringen begonnen. Dabei haben wir mit Cessnas und Dorniers so lange «gespielt», bis wir den Mut hatten, das schon lange gewünschte Flugzeug, den Turbo Porter, bei Pilatus zu kaufen. Dieser Schritt hat sich bewährt. Der PC-6 wurde «unser Flugzeug». Den ersten Kontakt mit dem Porter hatte ich im Militär, im Rahmen von Tag- und Nacht-Einsätzen mit der Fallschirmkompanie 17.

Interview Peter Gerber

Interview mit Franz Odermatt und Daniel Geiser zum Pilatus PC-6

«Wieder ein Yeti-Porter»

Der erste Pilatus Porter erlangte als «Yeti» im Himalaya-Gebiet Weltberühmtheit, und auch der Neuste kommt in Nepal zum Einsatz: Yeti Airlines erhält 50 Jahre nach dem Erstflug des Porters zwei werksneue PC-6. SkyNews.ch sprach mit den Porter-Spezialisten Franz Odermatt und Daniel Geiser von Pilatus über die Zukunft dieses einmaligen Flugzeugs.

Foto Peter Gerber



Die Porter-Spezialisten von Pilatus: Franz Odermatt (links) hinter dem Modell des «Yeti»-Porters und Daniel Geiser.

Die Fragen stellten Peter Gerber und Hansjörg Bürgi

■ Weshalb wird der Porter seit 50 Jahren gebaut?

Er hat einzigartige, geniale Flugeigenschaften. Auch nach 50 Jahren ist er noch ein Nischenprodukt. Es gibt kein gleichwertiges Flugzeug in dieser Klasse. Und die Nachfrage steigt wieder. Seit wir die Vermarktung des PC-6 vor acht Jahren intensiviert haben, war die Nachfrage noch nie so stark wie heute. Die Aussichten für den Porter sind sehr gut. Er ist auch ein typisches Produkt von Pilatus, das eben in der Nische erfolgreich und damit auch nachhaltig ist.

■ Worin unterscheidet sich der Ur-Porter vom heutigen PC-6?

Der Ur-Porter wies eine kurze Nase und einen Kolbenmotor auf. Mit der Propellerturbine ver-

längerte sich die Nase, damit die Gewichtsverteilung nach wie vor stimmt. Die Flügelenden erfuhren Verbesserungen und das Abfluggewicht konnte von 2200 auf 2800 Kilo gesteigert werden. Die Zelle und die Türrahmen wurden verstärkt, Schiebetüren auf beiden Seiten angebracht und serienmässig Pilotentüren eingebaut. Zudem wurde bei allen Änderungen ab Seriennummer 940 Materialien und Prozesse angewendet, die dem heutigen PC-12-Standard entsprechen.

■ Bei welcher Serie ist man heute (s/n 966) angelangt und wie sieht die Planung von Pilatus für die Zukunft aus?

Früher wurden Serien in Auftrag gegeben. Heute ist es anders. Heute sprechen wir von einer rollenden Planung. Wir haben eine kontinuierliche PC-6 Produktion und glauben daran, dass wir pro Jahr sechs bis acht Turbo Porter am Markt absetzen können. Flügel,

Unterboden, Nase und Heck werden von der Firma Eratipa, früher Letov, in Tschechien hergestellt, das klappt sehr gut.

■ Welches sind die heutigen und künftigen Kunden von Turbo Portern, welches ist das wichtigste Einsatzgebiet?

Wir wollen uns wieder verstärkt auf die «Remote Areas» konzentrieren. Also auf Kunden, welche den Porter in unwegsamem Gelände, im Dschungel, und einfach dort einsetzen, wo kein anderes Flächenflugzeug operieren kann. Ein gutes Beispiel ist Yeti Airlines in Nepal, welche mit dem Porter die «Ackerpiste» von Syangboche auf 3750 Meter über Meer bedient. Bisher flogen nur Helikopter dorthin. Der Porter ist natürlich viel günstiger als ein Heli zu operieren. Unser Porter hat es auch geschafft, dass in Nepal das Vertrauen in einmotorige Flugzeuge wieder gewonnen wurde. Er ist als erster einmotoriger Typ in Nepal für kommerzielle Flüge zugelassen. Pilatus hat mit seiner weltweit im Einsatz stehenden Flotte von einmotorigen Turboprop-Flugzeugen den Beweis erbracht, dass Single-Engine-Fliegen mit der PT6-Turbine sicher ist. Pratt&Whitney Canada verzeichnet auf der Porter-Turbine bei einer Million Flugstunden nur vier Triebwerksausfälle. Pilotenfehler sind da viel häufigere Unfallfaktoren.

■ Welches ist derzeit der «exotischste» Betreiber?

Von den rund 300 PC-6, die heute im weltweiten Einsatz stehen, dürften jene, die nun bei Yeti Airways in Dienst gehen, die exotischsten Einsatzprofile haben. Kurze Schotterpisten werden von Portern in der ganzen Welt angefliegen, aber nur in Nepal auf fast 4000 Meter über Meer. Das macht die Operation schon sehr speziell.

■ Seit 25 Jahren wird die B2-H4-Version mit PT6A-27 Triebwerk und 2800 kg Ab-

fluggewicht gebaut. Ist geplant, in naher Zukunft eine B3-Version mit stärkerem Triebwerk und/oder eine H5-Version mit höherem Abfluggewicht zu lancieren?

Nein, das ist gar nicht notwendig. Der PC-6 ist von den heissesten Gebieten in der Sahara bis in die Arktis im Einsatz und bewährt sich. Auch auf 4000 Meter kann er noch mit 2300 Kilo Abfluggewicht starten. Die PT6A-27-Turbine hat eine sehr gute Reputation und dieser Triebwerkstyp kann weltweit gewartet werden, das ist sehr wichtig. Es ist dasselbe Triebwerk wie bei der DHC-6 Twin Otter, die auch weltweit im ähnlichen Einsatz steht.

! Zudem soll es eine neue Special Mission Version geben?

Ja, wir haben für den PC-6 der Air Engiadina eine Kamera installiert, mit welcher das Wild im Bündnerland gezählt und überwacht wird. Diese von der EASA zertifizierte Installation offerieren wir auch Regierungen, Polizeikräften oder beispielsweise der Ölindustrie als Alternative zu einer Helikopter-Überwachungs-Plattform. Dafür wird in diesen PC-6 ein stärkerer Starter-Generator installiert mit einer offiziellen Steckdose, die zweimal 40 Ampère Leistung zur Verfügung stellt. Zudem wird die Kamera über einen eigenen Stromkreis gespiesen, damit diese von der übrigen Stromversorgung des Flugzeugs unabhängig ist. Die heutigen High-Tech-Überwachungsgeräte übersteigen oft den Wert des Flugzeugs. Da sie sehr anfällig auf Stromschwankungen sind, ist ein unabhängiger und zuverlässiger Stromkreis sehr wichtig. Wir bieten eine statische Plattform mit digitaler Kamera und einem Scanner, aber

ZUR PERSON

Daniel Geiser

Er hat 2002 die Eidgenössische Technische Hochschule als Betriebsingenieur abgeschlossen und kam 2003 als Direktionsassistent von Oscar Schwenk zu Pilatus. In dieser Zeit hat er diverse Projekte geleitet, darunter auch die PC-21-Beschaffung für die Schweizer Luftwaffe. Mitte 2008 hat Daniel Geiser die Leitung der Pilatus Maintenance in Stans übernommen, der auch die PC-6 Produktion angegliedert ist. Der heute 33-jährige ist noch ledig. In seiner Freizeit bewegt er sich gerne in der Natur und reist oft.

Franz Odermatt

Der 47-jährige Franz Odermatt durchlief eine Mechaniker-Ausbildung, bildete sich als Betriebstechniker weiter und absolvierte ein Nachdiplomstudium. Im Flugzeugunterhalt bei Pilatus ist er seit langer Zeit tätig, 2001 übernahm er zusätzlich das Produktmanagement und den Verkauf des Porters. Er ist Vater von 16- und 14-jährigen Kindern, seine Tochter ist Pilatus Lehrling. Neben dem PC-6 – in den er auch privat viel Zeit investiert – zählt auch Motorradfahren zu den Hobbys von Franz Odermatt.

auch eine ausfahrbare dynamische Plattform am Porter an. Der Special Mission PC-6 eignet sich für Live-Übertragungen, Such- und Rettungsflüge mit Infrarotkameras, die Grenzüberwachung, alles was auch der Special Mission PC-12 bietet, aber auf einer tieferen Flughöhe, da der PC-6 über keine Druckkabine verfügt. Wir bieten die Plattform: statisch, dynamisch, und wir bieten genügend Strom. Wozu dieser verwendet wird, entscheidet der Kunde.

! Bei den PC-7 – seit 30 Jahren gebaut – wurde das Cockpit modernisiert. Auch beim Porter soll diesbezüglich etwas laufen?

Ja, es läuft diesbezüglich ein Projekt. Voraus-

sichtlich Ende dieses Jahres werden wir es vorstellen. Wir werden den Porter also nach 50 Jahren mit einem komplett neuen Cockpit präsentieren – auch für bisherige PC-6 als Retrofit.

! Welches ist Ihr schönstes Erlebnis mit einem Porter?

Daniel Geiser: Diesen Frühling durfte ich eine Gletscherlandung mit einem Turbo Porter erleben, das war sehr, sehr eindrücklich.

Franz Odermatt: Ein lustiges Erlebnis ist jeweils wenn an Ausstellungen die Leute der Konkurrenz bei gleissender Sonne oder strömendem Regen unter den grossen Porter-Flügeln Schutz suchen...



Foto Swissboogie

Swissboogie flog vergangenes Jahr Fallschirmspringer ab der «Ackerpiste» von Syangboche auf 3750 Meter über Meer in Nepal. Auch deshalb hat sich Yeti Airlines entschlossen, zwei neue PC-6 zu kaufen. Sie werden im Mai ausgeliefert.