

Die Letzte ihrer Art

1960 wurde eine Pilatus Porter im Himalaya berühmt. Nun hob eine Replik ab, das letzte Exemplar des Typs mit Kolbenmotor.

*Von Jürgen Schelling (Text)
und Uwe Stobrer (Fotos)*

An diesem sonnigen Frühlingstag steigen zwei Passagiere in das ungewöhnlich gelb-lila lackierte Propellerflugzeug. Es steht auf dem kleinen Flugplatz Langenthal-Bleienbach nahe der Schweizer Hauptstadt Bern. Die beiden Piloten haben eine sorgfältige Vorflugkontrolle absolviert. Nun wird das Triebwerk angelassen. Der Boxermotor springt sofort an. Nach dem Warmlaufen geht die Crew am Ende des Taxiways die Before-Takeoff-Checkliste durch. Dann rollt die Maschine auf die Startbahn. Der Captain gibt Vollgas. Nach kurzer Rollstrecke geht es ab in den Himmel. So weit, so normal. Irgendwie ist diese Pilatus PC-6 Porter aber anders als alle anderen. Eigentlich hat das schweizerische Vielzweckflugzeug eine charakteristisch lange Rumpfnase. In der steckt üblicherweise die kräftige Propellerturbine mit 650 PS. Dieses Exemplar wirkt hingegen kurz und knuffig. Kein Wunder. Die Porter ist Baujahr 1962 und somit ein frühes Exemplar der Modellreihe, damals noch mit Kolbenmotor. Das Besondere: sie ist das originalgetreue Replikat einer PC-6, die erst im Himalaya berühmt wird und dann dort verunglückt. Am 14. Januar dieses Jahres hatte sie ihren zweiten Erstflug nach mehrjähriger Restaurierung. Und nun ist sie ein wertvolles Unikat, die letzte Porter auf der Welt mit Kolbenmotor, die flugfähig ist.

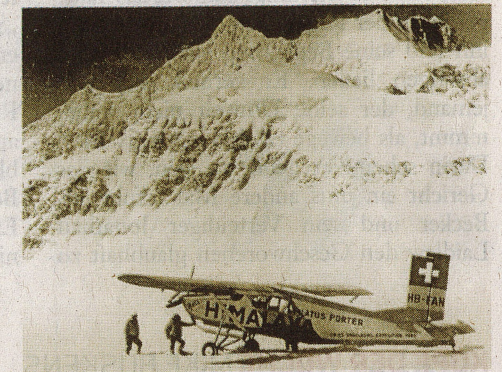
Um die Bedeutung dieser besonderen Maschine zu verstehen braucht es einen Blick 62 Jahre zurück. Eidgenössische Bergsteiger wollen 1960 die Erstbesteigung des 8167 Meter hohen Dhaulagiri in Nepal versuchen. Er ist der sechstöchste Berg der Welt. Deshalb schließen Verantwortliche der Expedition in den Himalaya mit dem Flugzeugbauer Pilatus Aircraft einen Mietvertrag ab. Der damals nagelneue PC-6-Prototyp ist mit einem Lycoming-Kolbenmotor ausgerüstet und soll Material der Bergsteiger auf das Basislager fliegen. Mit großem Himalaya-Schriftzug am Rumpf und auf den Namen Yeti getauft startet diese Porter am 12. März 1960 in Zürich. Acht

Tage dauert die Reise der beiden Piloten bis Nepal. Die Maschine hat ein kombiniertes Rad-Skikufen-Fahrwerk, damit sie sowohl auf Schnee als auch auf Schotterpisten starten und landen kann. Erste Flüge zur Eingewöhnung an das Hochgebirge folgen. Von Ende März an starten die Versorgungseinätze. Die auffällig lackierte Porter fliegt mit Material oder Bergsteigern zum Basislager 2 in bis zu 5750 Meter Höhe. Die Piloten stellen dadurch einen bis heute gültigen Weltrekord für die höchstgelegene Landung eines Flugzeugs auf.

Das ist nicht ohne Risiko. Nur Wochen später, am 5. Mai, verlässt die Crew das Fliegerglück. Der Yeti stürzt unmittelbar nach dem Start in dünner Luft ab. Die Gründe sind ungeklärt. Der Sechszylinder mit nominell 340 PS hat in dieser enormen Höhe allerdings eine deutlich verminderte Leistung. Beide Piloten überstehen den Crash unversehrt. Das Flugzeug ist irreparabel beschädigt und kann auch nicht abtransportiert werden. Deshalb sind Teile des Wracks bis heute an der Unglücksstelle zu finden.

An diese wilde Vergangenheit des Prototyps erinnert die neue alte Maschine. Sie wurde von einer Gruppe mit dem passenden Namen Yeti-Flyers restauriert. Die sind ein 2019 gegründeter Zusammenschluss von aviatikbegeisterten Schweizern, angeführt von den Unternehmern Peter Daetwyler und Beat Roos. Beide sind in der eidgenössischen Fligerszene bestens bekannt. Daetwylers Vater Max baute einst ein zweiseitiges Flugzeug vom Typ Swisstrainer in Serie sowie Teile für Mirage-Jäger der Schweizer Luftwaffe. Beat Roos ist zwar auch Pilot, aber seit 40 Jahren weltweit renommierter Spezialist für Aston-Martin-Restaurierungen. Er fungiert als Projektleiter des Yeti. Dazu kommen mehrere pensionierte Mitarbeiter von Pilatus Aircraft, die alle mit der PC-6 bestens vertraut sind und früher auch an ihrer Produktion mitgewirkt haben, sowie weitere Spezialisten. 6000 Arbeitsstunden über drei Jahre hinweg stecken in der nun perfekt restaurierten Maschine. Sie ist heute womöglich in einem besseren Zustand als zum Zeitpunkt ihrer Auslieferung 1962. Das sei nur durch eine Teamleistung möglich gewesen, lobt Beat Roos alle Beteiligten des Projekts.

Lohn der gemeinsamen Anstrengung ist ein problemloser Erstflug nach dem Wiederaufbau Mitte Januar. Das vermeintlich original belassene Instrumentenbrett im



Schweizer Bergsteiger wollen 1960 die Erstbesteigung des 8167 Meter hohen Dhaulagiri in Nepal versuchen. Sie mieten ein Flugzeug. Das stürzt in dünner Luft ab.

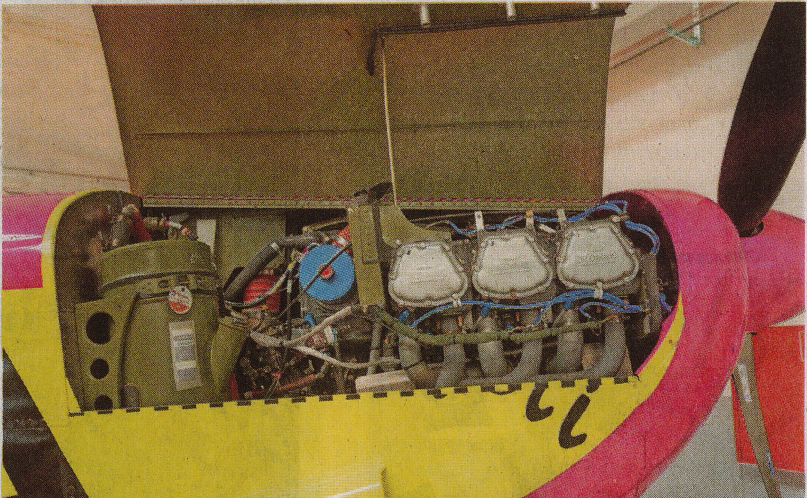
Ab März 1960 landete die Yeti-Porter mehrfach auf 5200 Meter Höhe im Himalaya und hatte Material oder Bergsteiger mit an Bord.

Foto Pilatus Aircraft

Farbtupfer und
Hingucker in einem.
Gebaut vor 60 Jahren,
ist die Maschine
nach der Restaurierung
so gut wie neu.

Mit dem Hebel unter
dem Kabinendach
fährt Pilot Roland
Lüscher die
Landeklappen aus.

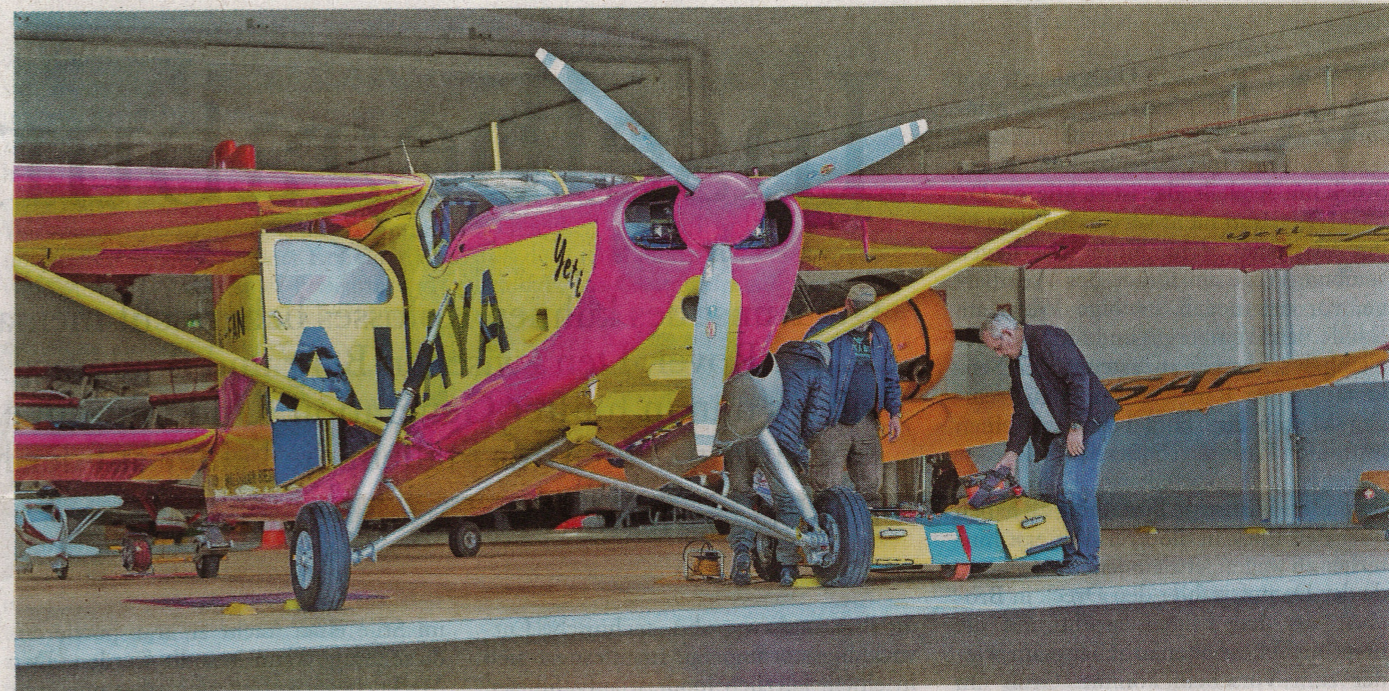






Hier ist der Yeti zu Hause, in den Schweizer Alpen nahe Eiger, Mönch und Jungfrau. Der 350-PS-Lycoming-Motor macht diese Porter zum Unikat, alle anderen fliegen mit Propellerturbine.

Cockpit mit moderner Avionik im Retro-Look. Unterschlupf findet der Yeti am Flugplatz Langenthal nahe Bern.



Cockpit wirkt allerdings nur auf den ersten Blick nostalgisch. Denn es ist mit einer Hightech-Avionik aufgewertet. Die modernen kreisrunden Displays sehen zwar fast so aus wie die historischen Instrumente von 1962. Sie sind aber präziser, leichter ablesbar und bieten gleich mehrere abrufbare Informationen auf dem Bildschirm. Mit der aufgerüsteten Porter sind nun Flüge nach Instrumentenflugregeln möglich, also inmitten von Wolken. Das ist ein Sicherheitsgewinn, falls sich das Wetter unerwartet verschlechtert und ein Sichtflug nicht mehr möglich wäre.

Mittlerweile hat der Yeti auf seinem Steigflug die Alpen erreicht. In 3000 Meter Höhe geht es ganz nah vorbei an den Gipfeln von Eiger, Mönch und Jungfrau sowie den Gletschern. Die massive Porter zieht trotz etwas Turbulenz unbeirrt ihre Bahn. Ihr frisch überholter Motor brummt sonor. Crew und Passagiere bewundern durch die großen Fenster das herrliche Alpenpanorama. Dann geht es weiter zum Ziel in die französischsprachige Schweiz. Pilot Roland Lüscher reduziert die Leistung und schiebt den Hebel für die höhenabhängige Kraftstoff-Luft-Gemischregulierung des Motors im Landeanflug wieder ganz nach vorn. Er hat mehr als 2000 Flugstunden Erfahrung auf der Porter, ist Fluglehrer und weist dieses Jahr weitere Piloten auf die Maschine ein. Jetzt dreht er mehrmals an einer Kurbel unter der Kabinendecke. So fahren die Landeklappen auf volle Stellung aus. Relativ langsam nähert sich die Porter der Landebahn des kleinen Flugplatzes Ecuwillens und setzt sanft auf.

Wie kam es überhaupt zur Entwicklung dieses Nutzflugzeugs? Nachdem Pilatus in der Schweiz ab den 1940er-Jahren zunächst Militärtrainer baut, geraten bald auch zivile Flugzeuge in den Fokus. Ende der 1950er-Jahre läuft der Serienbau von Flugzeugen für die einheimische Luftwaffe aus. Also soll ein ziviles Mehrzweckflugzeug die Beschäftigung sichern. Es muss robust und überall zu betreiben sein. Universelle Einsetzbarkeit und stabile Bauweise des neuen Metallflugzeugs stehen ganz oben im Lastenheft (F.A.S. vom 28. April 2019).

Hauptgrund für die dauerhafte Erfolgsgeschichte ist die enorme Vielseitigkeit der Maschine. So passen bis zehn Personen oder alternativ eine Tonne Fracht in die Kabine. Die Porter lässt sich auf Schwimmemern oder mit Ski zum Gletscherfliegen

betreiben. Sie setzt Fallschirmspringer ab oder übernimmt Überwachungsaufgaben. Als Sprühflieger in der Landwirtschaft oder mit Wasserballast als Löschflugzeug ist sie genauso verwendbar wie als Ambulanzflugzeug. Der Vergleich mit dem multifunktionalen Schweizer Taschenmesser liegt nahe.

Aber selbst als Filmstar macht das nicht gerade hübsche, dafür umso markantere Nutzflugzeug Karriere. Im James-Bond-Streifen Goldeneye geht es etwa in der Eröffnungssequenz mit einer vermeintlich abstürzenden Porter dramatisch zu. Aber da sind die Actionszenen von 007 im Cockpit eher am Computer als durch echte Stunts entstanden. Im Schweizer Spielfilm Vitus von 2005 hingegen sind die Maschine und die Flugsequenzen echt. Auch in diesem Film übernimmt das unverwechselbare Flugzeug eine tragende Rolle. Und im Hollywood-Streifen Air America, der in Laos zur Zeit des Vietnamkriegs spielt, setzt eine Porter spektakulär auf abenteuerlich kurzen Pisten im Urwald auf, während sie im Action-Thriller Drop Zone als Transportmittel der Gangster bei einem spektakulären Coup dient.

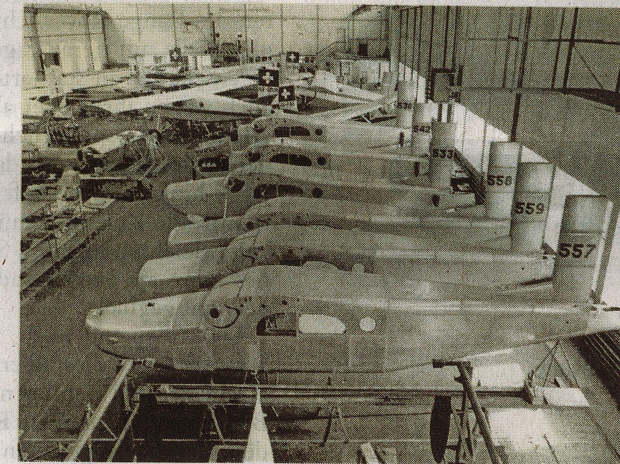
Im realen Leben ist die Einmotorige ebenfalls außergewöhnlich. Die Turbinenversion erreicht 1968 mit 13485 Metern einen Höhenweltrekord in ihrer Gewichtsklasse. Die Bestmarke für die höchstgelegene Landung hat der Yeti schon acht Jahre zuvor in Nepal erzielt. In Stans am eidgenössischen Vierwaldstättersee entstehen über die Jahrzehnte hinweg rund 500 Exemplare, weitere 90 in Lizenz in den USA bei Fairchild-Hiller. Populär ist die PC-6 auch wegen ihrer Kurzstart- und Landefähigkeit, egal ob auf Asphalt, Sand, Gras oder Schotter. Nicht einmal 200 Meter benötigt sie zum Abheben. Noch kürzer ist die Landerollstrecke. Nach gerade mal 100 Metern steht die Porter, wenn es unbedingt sein muss.

Die originale Yeti-Porter von 1960 und ihr jetzt fliegendes Replikat haben mit dem Boxermotor im Gegensatz zur Turbinenvariante ein konventionelles Aussehen. Spätere Versionen bekommen hingegen als Turbo Porter die typische lange Rumpfnase. Was ist der Grund dafür? Ursprünglich war die Maschine für den schweren Sechszylinder konzipiert. Damit erschien das Flugzeug aber für manche Zwecke untermotorisiert. Deshalb erhielt es bereits 1961 zuerst eine

französische und drei Jahre später eine amerikanische PT-6-Propellerturbine eingebaut. Die ist mit 650 PS viel stärker als der Kolbenmotor, wiegt aber dennoch weniger. Deshalb musste die Rumpfspitze 70 Zentimeter in die Länge wachsen. Nur mit Hilfe dieser Pinocchio-Nase konnten der leichte Antrieb untergebracht und der Schwerpunkt der Maschine dennoch beibehalten werden. Turbo steht bei Pilatus also nicht etwa für eine Aufladung des Kolbenmotors, sondern für Turbine.

Mit dieser extrem leistungsstarken Variante muss der Pilot allerdings besonders während des Starts aufpassen. Die Maschine zieht durch das Motoren- und Propellermoment bis zum Abheben deutlich zur Seite. In kräftig motorisierten Spornradflugzeugen ist das zwar normal. Schlimmstenfalls könnte die Turbo Porter aber seitlich neben die Startbahn geraten, wenn der Pilot nicht schnell genug mit dem Seitenruder entgegen der Ausbrechtendenz reagiert. Roland Lüscher bevorzugt es deshalb, langsam anzurollen und erst während des Rollens kontrolliert volle Leistung der Turbine zu setzen anstatt mit Vollgas aus dem Stand zu starten. Das macht das Abheben stressfreier und verlängert die Startstrecke lediglich geringfügig. Der Yeti ist in dieser Beziehung unkomplizierter. Mit etwa 350 PS Startleistung ist er nur halb so kräftig wie die Turbinenversion.

Landen hingegen ist mit jeder Porter angenehm einfach. Die Landeklappen werden vor dem Eindrehen in den Endanflug auf die Landebahn ausgefahren, die Maschine wird je nach den Windverhältnissen auf eine passende Anfluggeschwindigkeit getrimmt. Kurz vor der Bahn zieht der Pilot leicht am Knüppel. Beim Aufsetzen schlucken die Dämpfer des robusten Fahrwerks den Landestoß so hervorragend, dass es sich für Passagiere anfühlt, als würde man in ein weiches Sofa sinken. Allerdings hat selbst das stabilste Metallflugzeug seine Grenzen. Ein extrem risikobereiter Pilot wollte 2013 im belgischen Namur Fallschirmspringern einen ganz besonderen Adrenalinkick bieten. Er flog mit zehn von ihnen an Bord einer Turbo Porter eine Rolle. Das ist streng verbotener Kunstflug mit der dafür nicht zugelassenen Maschine. Laut dem Unfallbericht brach durch die Überlastung eine Tragfläche ab. Alle Springer und der Pilot kamen bei der unverantwortlichen Aktion ums Leben.



Hauptgrund für die dauerhafte Erfolgsgeschichte ist die enorme Vielseitigkeit der Maschine. Der Vergleich mit dem multifunktionalen Schweizer Taschenmesser liegt nahe.

Die Porter Produktion Anfang der 1960er-Jahre bei Pilatus in Stans, damals noch mit Kolbenmotor.

Foto Pilatus Aircraft

Egal aber ob mit Turbine oder Kolbenmotor, ein Porter-Pilot sollte es nicht allzu eilig haben. Geschwindigkeit stand bei ihr nie weit oben im Lastenheft. Mit 220 km/h lässt sich gemütlich reisen, wenn es unbedingt schneller sein muss, sind mal 240 km/h drin. Dann mutiert die Turbine aber zum Schluckspecht.

Der originale Yeti wurde 1959 als erster von mehreren Prototypen produziert. Sein Replikat, der neue Yeti, ist eine 1962 gebaute Porter ebenfalls mit Lycoming-Boxermotor, der aber bereits 10 PS stärker ist und einen größeren Hubraum aufweist. Das Flugzeug diente Pilatus zunächst drei Jahre als Demonstrator auf Schwimmern in der Schweiz und in Schweden. 1965 wurde es nach Nordamerika verkauft. Dort erlebte die Porter mehrere Eigentümerwechsel. So flog sie in den folgenden Jahrzehnten nicht nur in den kanadischen Nordwest-Territorien. Seit 2002 wurde sie als damals eine der letzten fliegenden Porter mit Kolbenmotor für touristische Flüge in Alaska eingesetzt.

Dort entdeckte sie ein Schweizer Aviatikfan. Er erwarb die Porter und ließ sie 2015 in die Heimat bringen. Hier erhielt sie die originale Bemalung des einstigen Yeti. Im Verkehrshaus Luzern, das größte Technik- und Aviatikmuseum der Schweiz, war die Yeti dann zwei Jahre lang ausgestellt. Ebenso Fragmente des Originals, die aus dem Himalaya geborgen wurden. Das Museum begrüßte die Idee mehrerer Enthusiasten, die Yeti wieder in die Luft zu bringen. Es stimmte daher der Rückgabe der Museumsleihgabe zu.

2019 kauften deshalb die Aviatikspezialisten Peter Daetwyler, Beat Roos und ein dritter Kompagnon die Porter mit Billigung des Verkehrshauses Luzern. Die Yeti-Flyers brachten die Maschine an ihren Heimatflugplatz Langenthal-Bleienbach und restaurierten sie als Team mit Leidenschaft und hoher Fachkompetenz.

Wer nun aber vermutet, dass die Porter bereits seit vielen Jahren nicht mehr gebaut wird, liegt erstaunlicherweise falsch. Denn die Maschine ist seit unglaublichen 63 Jahren bis heute in Produktion. Erst im zweiten oder dritten Quartal dieses Jahres wird die allerletzte fabrikneue Porter von Pilatus in Stans an einen Kunden ausgeliefert. Damit zählt die 1959 erstmals geflogene PC-6 Porter zu den ganz wenigen Flugzeugtypen auf der Welt, die wohl über einen Zeitraum von 100 Jahren am Himmel zu sehen sein werden.