

Foto Peter Gerber



Am 12. Dezember 2022 präsentierte sich der «Yeti»-Porter zusammen mit den beiden letzten gebauten PC-6 Turbo Porter in Stans.

Produktionsende für den Pilatus PC-6 nach rund 600 Einheiten

Ende eines grossen Kapitels

Die Pilatus Flugzeugwerke haben am 12. Dezember 2022 die beiden letzten neu gebauten PC-6 Turbo Porter an die junge indonesische Fluggesellschaft Smart Aviation übergeben. Mit dem Ende der PC-6-Produktion geht ein für Pilatus und die Schweizer Luftfahrtgeschichte wichtiges Kapitel zu Ende – leider mit einem dunklen Schatten. Der letzte PC-6 musste auf dem Überführungsflug auf dem Meer bei Kreta notlanden, ein Pilot kam dabei ums Leben.

Report von Peter Gerber und Eugen Bürgler

Bewährungsprobe Himalaya

Im Rahmen einer kleinen Feier haben die Pilatus Flugzeugwerke am vergangenen 12. Dezember die beiden letzten neu gebauten PC-6 Turbo Porter an den Kunden übergeben. Der PC-6/B2-H4 mit der Seriennummer 1019 und der Registration PK-SNF ist der letzte Pilatus Porter, der die Produktionshallen in Stans verlassen hat. Zusammen mit dem zweitletzten Porter PK-SND wartete er an diesem sonnigen Wintervormittag vor der Halle 10 auf dem Flugplatz Buochs auf den langen Überflug zum Kunden PT Smart Cakrawala Aviation in Indonesien. Neben den letzten PC-6 aus der Produktion hat sich als Vertreter der Anfangsjahre der Porter-Geschichte der weltweit letzte fliegende PC-6 Porter mit Kolbenmotor eingefunden, der Porter N283SW in der legendären Bemalung des Yeti-Porters.

Der Porter entstand Ende der 1950er-Jahre unter dem Pilatus Chefkonstrukteur Henry Fierz, der die Entwürfe für den «Pilatus Commercial Nr. 6» (dafür steht das Kürzel PC-6 höchstwahrscheinlich) dem damaligen Konzernchef Dieter Bürhle vorlegte. Die Pilatus Flugzeugwerke waren zu jener Zeit noch kaum über die Landesgrenzen hinaus bekannt und in den Werkhallen drohte es nach dem Auslaufen der Lizenzaufträge für den Bau von Venom-Teilen und dem Ende der Produktion der P-3-Trainer für die Schweizer Luftwaffe ruhig zu werden.

1957 fiel der Entscheid für den Bau des PC-6 und bereits am 4. Mai 1959 hob der erste Porter in Buochs zu seinem Erstflug ab. Der Prototyp mit der Werksnummer 337 und der Registration HB-FAN war mit einem 340 PS starken Lycoming-Kolbenmotor ausgerüstet.

Weltweite Beachtung fand das mit aussergewöhnlichen Kurzstart- und Landeeigenschaften (STOL) überzeugende Flugzeug durch seinen Einsatz für die Schweizer Himalaya-Expedition im Jahr 1960. Unter der Leitung von Max Eiselein wollte die Schweizer Expedition den 8222 Meter hohen Dhaulagiri in Nepal besteigen und plante mit dem PC-6 Prototypen auf den Gletschern im Dhaulagiri-Massiv zu landen, um die langen Anmarschwege zu verkürzen.

Bekanntheit mit Weltrekord

In der auffälligen gelb-roten Bemalung und getauft auf den Namen Yeti startete der erste PC-6 am 12. März 1960 zum 10'000 Kilometer langen Überflug nach Nepal. Für Personen- und Materialtransporte flog der Porter mit voller Nutzlast mehrmals bis hinauf ins Basislager 2 auf 5700 Meter Höhe im Dhaulagiri-Massiv.

Das bedeutete Weltrekord, und zwar nicht nur damals, diese Leistung hat dem PC-6 bis heute kein anderes Flugzeug nachgemacht.

« Der PC-6 hat einen wesentlichen Teil zum Fundament der Pilatus-Erfolgsgeschichte beigetragen.

Der Yeti-Porter hat am 5. Mai 1960 auf 5200 Meter Höhe am Dombuschpass bei einem Startunfall Totalschaden erlitten – das Flugzeug liegt noch immer dort oben. Doch der Pilatus PC-6 Porter hat mit seiner Himalaya-Mission und der höchsten bis dahin je mit einem Flugzeug durchgeführten Landung weltweit Beachtung gefunden und den Namen Pilatus in die Welt hinausgetragen.

Vom Porter zum Turbo Porter

Während die Pilatus Flugzeugwerke damals ausserhalb der Schweiz kaum Bedeutung hatten, hat sie der PC-6 mit seinen herausragenden Leistungen, seiner Robustheit und Zuverlässigkeit zu einem Synonym für Qualität im Flugzeugbau gemacht. Auch dank dem kommerziellen Erfolg, der sich später einstellte, hat der PC-6 einen wesentlichen Teil zum Fundament der Pilatus-Erfolgsgeschichte beigetragen.

« Der Porter flog mit voller Nutzlast bis hinauf ins Basislager 2 auf 5700 Meter Höhe im Dhaulagiri-Massiv.

Pilatus hat das robuste Mehrzweckflugzeug weiterentwickelt, gefragt war vor allem eine stärkere Motorisierung. Bereits 1961 flog der erste PC-6 mit einer Turbine, der französischen Turboméca Astazou II E, die rund 200 PS mehr Leistung brachte. Da die Turbinen nur etwa halb so schwer wie die Kolbenmotoren waren, mussten sie aus Schwerpunktgründen weiter vorne installiert werden – der Porter bekam seine lange Nase und wurde zum Turbo Porter. Die gesuchte Power definitiv gefunden hat der Turbo Porter mit der zuverlässigen PT6A-Turbine von Pratt & Whitney, die ab 1964 zum Einbau kam.

Anspruchsvoll am Boden

Weltweit kam der Porter bei unterschiedlichsten Missionen zum Einsatz – auf Schwimmern im Amazonas, bei Hilfsflügen des Roten Kreuzes



Das 2003 entstandene Gemälde Nummer 91 «Dream Formation II» von Roland Eichenberger zeigt vier Porter-Versionen (von unten nach oben): den PC-6 HB-FAR, s/n 340, mit dem Lycoming GSO-480-B1A6 Kolbenmotor (1959), den PC-6/A-H2 F-BKQY, s/n 549, mit der Turboméca Astazou II E-Turbine (1963), den PC-6/B2-H2 «316», s/n 718, mit der P&W PT-6A-27 Turbine (1974) und den PC-6/C-H2 N369F, s/n 2017, mit Garrett-AirResearch TPE-Turbine (1967).

Bild Archiv Eichenberger/FEBE

in der Wüste, bei Evakuierungen und Versorgungsfügen im Regenwald Indonesiens, mit Skiern auf den Gletschern Neuseelands, bei der Polizei Südafrikas zur Verbrechensbekämpfung, als Vermessungsflugzeug über den Alpen, überall auf der Welt für das Absetzen von Fallschirmspringern, in Österreich mit Wassertank zur Waldbrandbekämpfung oder als Ambulanzflugzeug im Himalaya. Dank seiner robusten Bauweise und den heraus-

ragenden STOL-Eigenschaften war der Pilatus PC-6 Turbo Porter in allen Klimazonen auf der ganzen Welt zu Hause, mit oder ohne Piste. Für den Start reichen dem Pilatus Porter, auch schwer beladen, wenige hundert Meter Piste, Wiese, Schnee-, Schotter- oder Wasserfläche, für die Landung braucht es noch weniger.

In der Luft gilt der PC-6 als gutmütig zu fliegen, von Piloten als eher anspruchsvoll angesehen wird das Handling am Boden – den



Foto Mario Richard

Beim F-GODZ handelt es sich um den ältesten noch fliegenden Pilatus Porter. Er hat die Seriennummer 340 und hob 1959 als HB-FAR zum Erstflug ab. Seit 2002 dient er «Fly High Icarus» als Fallschirmspringer-Absetzplattform, hier in Chalons-Champforgeuil fotografiert.

PC-6 beim Start exakt auf der Mittellinie zu halten oder eine saubere Dreipunkt-Landung mit Ausrollen in der Pistenmitte ist nicht ganz ohne.

Gut 600 PC-6 gebaut

Bereits Mitte 2017 hat Pilatus den Entscheid gefällt, die Produktion des längst legendär gewordenen PC-6 Turbo Porters einzustellen. Nach 511 in Stans gebauten Maschinen und zusätzlich knapp 92 PC-6, die Fairchild in den USA unter Lizenz hergestellt hatte, endete das Kapitel der PC-6-Produktion nach 63 Jahren und 603 gebauten Maschinen. Von der ersten

Porter-Version mit Kolbenmotor fliegen weltweit nur noch zwei Maschinen: Die eine ist die von einem Team um Peter Daetwyler und Beat Roos aufwendig restaurierte PC-6/350-H2 (siehe SkyNews.ch 03/2022). Dabei handelt es sich um den 1962 gebauten und damals als HB-FAL registrierten PC-6/350 mit der Seriennummer 540. In Erinnerung an die Pionierleistungen des Porters erhielt diese Maschine die Yeti-Farben des allerersten Porters HB-FAN. Für eine würdige Verabschiedung des letzten von Pilatus produzierten PC-6 haben die Restauratoren ihren Yeti-Porter am Morgen des 12. Dezembers 2022 von Langenthal-Bleienbach nach Stans überflogen.

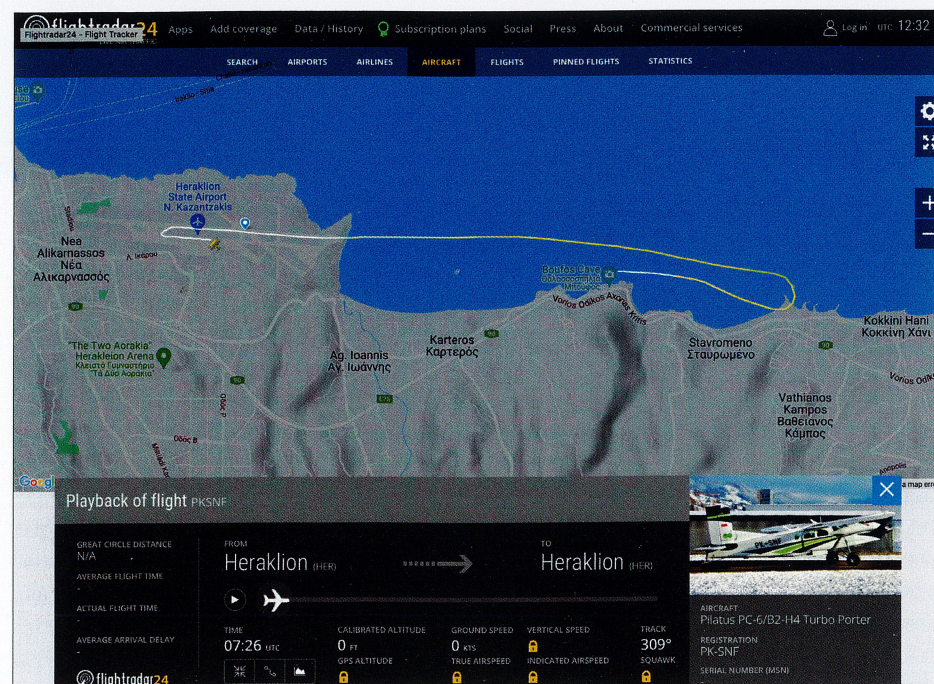
Tragisches Ende

Noch vor dem Mittag sind am 12. Dezember die beiden letzten gebauten PC-6 Turbo Porter nach der Verabschiedung durch Pilatus-Mitarbeitende zur Piste 24 in Buochs gerollt. Mit Gepäck und Zusatztanks schwer beladen ist der PK-SNF und wenige Minuten später auch der PK-SND zur ersten Etappe des langen Überführungsfluges nach Indonesien gestartet.

Die 2016 gegründete indonesische Smart Aviation hat die letzten fünf PC-6 Turbo Porter gekauft. Die Fluggesellschaft mit Hauptsitz in Jakarta, die auch ein gutes Dutzend Cessna Caravans und einen H130T2 Helikopter für Passagier- und Frachttransporte, Überwachungs- und Fotoflüge sowie medizinische Evakuationen einsetzt, wollte auch den letzten Pilatus Turbo Porter in diesen Rollen einsetzen.

«Das Kapitel der PC-6-Produktion endet nach 63 Jahren und 603 gebauten Maschinen.»

Eine erste Zwischenlandung legten die beiden Turbo Porter in Maribor in Slowenien ein, danach führte der Flug weiter nach Podgorica in Montenegro und Heraklion auf der griechischen Insel Kreta. Dort startete der PK-SNF am Morgen des 15. Dezembers kurz nach 9 Uhr Ortszeit zum Flug über das Mittelmeer, Ziel war Hurghada in Ägypten. Aufzeichnungen von «Flightradar24» zeigen, dass der Porter kurz nach dem Start auf Piste 09 des internationalen Flughafens Heraklion in Ufernähe über dem Meer eine Umkehrkurve flog. Unbestätigten griechischen Medienberichten zufolge



Der Flugweg auf «Flightradar 24» des verunfallten letzten Porters PK-SNF am 15. Dezember 2022 nach dem Start in Heraklion. Screenshot Flightradar 24

Foto Eugen Bürgler



Der PC-6/B2-H4 mit der Seriennummer 1019 und der Registration PK-SNF ist der letzte Pilatus Porter, der die Werkhallen in Stans verlassen hat, hier startet er am 12. Dezember 2022 am späteren Vormittag zum Ablieferungsflug.

ge hat die Crew vor dem Absturz einen Notruf abgesetzt und versucht, zurück zum Flughafen zu gelangen. Nur rund sechs Kilometer vom Flughafen entfernt und nahe der Küste ist der Turbo Porter im Meer notgelandet und gesunken. Beide Piloten konnten von den Rettungskräften geborgen werden, überlebt hat leider nur einer von ihnen. Die Umstände lassen vermuten, dass die Unfallursache in naher Zukunft vollständig geklärt werden kann.

Rund 270 PC-6 fliegen weiter

Trotz Produktionsende und des tragischen Ausgangs des letzten Ablieferungsfluges, die Geschichte des legendären Pilatus-Porters ist selbstverständlich noch nicht zu Ende. Im Gegenteil, viele Turbo Porter werden für weitere Einsatzjahre modernisiert. So hat auch die Schweizer Luftwaffe inzwischen über 50-jährige Turbo Porter ab 2015 mit modernster

Avionik inklusive zwei Garmin GTN650 ausgerüstet. Mit Glascockpit und der Fähigkeit zur Satellitennavigation sollen die Porter noch lange im Einsatz bleiben. Aktuell fliegen weltweit noch rund 270 PC-6 Turbo Porter. Die Pilatus Flugzeugwerke garantieren ihren Kunden für mindestens 20 weitere Jahre Support und Ersatzteile für den PC-6. SkyNews.ch wird in den nächsten Ausgaben einige «Porter-Stories» publizieren. +

Foto Archiv Peter Gerber



Der heutige «Yeti-Porter», der 1962 gebaute PC-6/350-H2 mit der Seriennummer 540 als C-FBGL bei der Northern Light Gospel Mission in Poplar Hill, Ontario, am 18. August 1979.