

SkyNews.ch

Das **aktuelle** Magazin der Schweizer Luftfahrt

«Yeti-Porter» fliegt wieder



CHF 9.80 Nr. 3, März 2022



Interview mit Deborah Müller, Kandidatin fürs All



25 Jahre F/A-18 Hornet in der Schweizer Luftwaffe

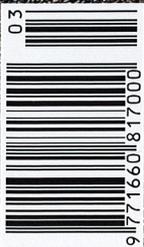




Foto Peter Gerber

Auf einem seiner ersten Werksflüge nach der Totalrevision führte der «Yeti-Porter» am 21. Januar einen Instrumentenanflug in Bern-Belp durch.

Ein Kapitel Schweizer Luftfahrtgeschichte lebt in Langenthal auf «Yeti-Porter» fliegt wieder

Der «Porter» ist nach wie vor das bekannteste Pilatus-Flugzeug. Mit der nach rund zwei Jahren abgeschlossenen Totalrevision des «Yeti»-PC-6 Porters wird 2022 in Langenthal Schweizer Luftfahrtgeschichte geschrieben, während in Stans nach 63 Jahren und rund 600 gebauten Exemplaren die Porter-Produktion Mitte Jahr endet.

Report von Hansjörg Bürgi und Thomas P. Hofer

Am 4. Mai 1959 hob Rolf Böhm in Stans mit dem ersten Prototyp des Pilatus PC-6/340 Porter HB-FAN mit der Seriennummer 337

zum Erstflug ab. Ein 340 PS leistender Lycoming GSO 480-B1A6 Sechszylinder-Boxermotor diente als Antrieb. Lanciert wurde das Projekt «Pilatus Commercial Nr. 6», also PC-6, zwei Jahre zuvor. Henry Fierz, damaliger technischer Leiter bei den Pilatus Flugzeugwerken,

gab ihm den Namen «Porter». Kurz nach dem Erstflug präsentierte der Schweizer Flugzeughersteller seinen neusten Wurf am «Aérosalon» in Paris und sorgte für grosses Aufsehen. Am 12. März 1960 startete der Porter-Prototyp HB-FAN dann zu seiner langen Reise nach Nepal, um die Schweizer Dhaulagiri-Expedition im Himalaya zu unterstützen (siehe Kasten, Seite 8). Wohl niemand hätte damals gedacht, dass dieses robuste STOL-Flugzeug 63 Jahre lang in Produktion bleiben würde.

Ein Kolben-Porter kehrt heim

Gross war die Freude in der riesigen Schweizer Porter-Fangemeinde, als der umtriebige Unternehmer und Pilot Philipp Sturm 2015 mit dem als N283SW registrierten PC-6/350H2 einen der letzten noch flugfähigen Kolbenmotor-Porter nach einem Motorschaden von Alaska in die Schweiz zurückholte. Dieser Porter ist allerdings der ursprüngliche HB-FAL (Seriennummer 540), der am 9. April 1962 – also genau vor 60 Jahren – seinen Erstflug absolvierte.

Als PC-6/350 verfügte dieser Porter als einer von nur sechs Exemplaren über den stärksten Lycoming-Kolbenmotor IGO540-A1A, der 350 PS bei 3400 RPM leistet. Bald wurden Schwimmer montiert und Erprobungsflüge in der Schweiz (Hergiswil) und in Europa, später als Demonstrator auch in Kanada, durchgeführt. Nach einem kurzen Abstecher bei Fairchild (damaliger Lizenznehmer des Porter) flog er vorwiegend humanitäre Einsätze in Kanada, hauptsächlich wieder auf Schwimmern. In den 1970er-Jahren wurde er auch auf die Version H2 modifiziert und war so für ein rund 180 kg erhöhtes Startgewicht zugelassen.

Bis zu seiner Rückreise in die Schweiz flog der Porter im kommerziellen Einsatz bei McCarty Air in Alaska. Doch Philipp Sturm wollte ihn als «Yeti-Porter» in der Schweiz wieder aufleben lassen und liess ihn nach originalen Pilatus-Unterlagen im pink-gelben Kleid bemalen und mit der Registration HB-FAN versehen. An der AERO 2016 in Friedrichshafen war er der Hingucker. Philipp Sturm warb damit für seine Flyalaska GmbH, wo er Gästen das «Off-Airport-Fliegen» beibringt (siehe auch SkyNews.ch 04/2016). Der PC-6 war anschliessend zum Verkauf ausgeschrieben, doch das Interesse hielt sich vorerst in Grenzen. Einzig das Verkehrshaus in Luzern war am «Yeti-Porter» als Leihgabe interessiert, was ihm ab 2016 drei schöne Jahre mit viel Beachtung in der Luft- und Raumfahrrhalle bescherte.

«Er muss wieder in die Luft»

Dann kamen der Unternehmer und passionierte Pilot Peter Daetwyler und der ehemalige Pilot und «Aston-Martin-Flüsterer» Beat Roos ins Spiel. Beide sind Mitglieder der Antique Airplane Association of Switzerland. Eigentlich hätte Beat Roos den Porter in einem geplanten Mobilitätsmuseum in der Nähe von Bern ausstellen wollen. Doch der gute Zustand des



Bis 2015 flog der N283SW als einer der letzten Kolben-Porter bei McCarty Air in Alaska und transportierte Fracht und Passagiere.

Foto Philipp Sturm

Oldtimers liess ihn und Peter Daetwyler zum Schluss kommen, dass dieses Flugzeug wieder in die Luft muss. Auch weil es sich um den einzigen flugfähigen Kolben-Porter handelt. So wurden sie mit Philipp Sturm schnell handelseinig, kauften ihm den PC-6 ab und gründeten für die Restauration die Yetiflyers GmbH mit Sitz auf dem Flugplatz Bleienbach. Mit im Boot ist auch der Verantwortliche der Sammlung und Mitglied der Geschäftsleitung des Verkehrshauses der Schweiz, Daniel Geissmann. «Und wenn wir etwas machen, dann machen wir es möglichst perfekt», sagt Beat Roos, der sich als Aston Martin & Lagonda-Restaurator in der internationalen Autobranche einen ausgezeichneten Ruf erworben hat.

Für Beat Roos spielt unter anderem auch viel Herzblut mit. Als junger Mechaniker arbeitete er in den 1960er-Jahren bei Pilatus und wirkte bei der Montage der Mirage III/RS und auch beim Bau des Porters mit. Danach wirkte er bis Mitte der 1970er-Jahre für die südafrikanische Luftfahrtaufsicht in der Nähe von Pretoria und flog gar mit der Beech Musketeer HB-ENM von Bern nach Johannesburg. Anschliessend wechselte er ins Autogewerbe

und schaffte sich einen Namen als «Aston-Martin-Flüsterer». Seine Firma Roos Engineering Ltd. hat über die Jahrzehnte für Kunden in der ganzen Welt Aston-Martin-Autos restauriert und unter anderem die legendären Aston Martin & Lagonda Shooting Brake in der Schweiz gebaut. Darunter befand sich auch der originale DB5 aus dem James Bond Film «Goldfinger». 2011 verkaufte Beat Roos seine Firma an die Walter Frey Holding und zog sich vom aktiven Geschäft zurück, um mehr Zeit für solche Projekte wie den «Yeti» zu haben.

Sehr kompetentes Team

Am 18. November 2019 verliess der «Yeti»-Porter das Verkehrshaus und gelangte zerlegt zum Flugplatz Langenthal-Bleienbach in die Halle 18 von Peter Daetwyler. Er hat die hervorragende Infrastruktur zur Verfügung gestellt, die für den Wiederaufbau des Porters prädestiniert war, so dass er dort seine neue Bleibe gefunden hat. Philipp Sturm hat darauf einen ehemaligen Turbo Porter des österreichischen Heeres bei der RUAG erworben und ihn nach der Instandstellung in Bleienbach nach Alaska überflogen.

«Und wenn wir etwas machen, dann machen wir es möglichst perfekt.»

Beat Roos

So formierte sich in Bleienbach mit Projektleiter Beat Roos und Motivator Peter Daetwyler ein mehrköpfiges Team, darunter auch ehemalige Pilatus-Mitarbeiter, welche sich der Restauration des PC-6 annahmen: Pius Küng als hervorragender Kenner und langjähriger Porter-Mechaniker bei Pilatus, wie auch Fritz Kuert, Norbert Karrer, Seppi Barmettler und Markus Dällenbach aus dem Umfeld von Pi-



An der AERO 2016 in Friedrichshafen war der «Yeti-Porter», der damals Philipp Sturm gehörte, einer der Hingucker.

Foto Eugen Bürgler



Von 2016 bis 2019 begeisterten «Yeti» und der «Yeti-Porter» die Besucher des Verkehrshauses in Luzern.

Foto Thomas P. Hofer

latus. Erich Bögli, Christian Nyffeler und Markus Käser wirkten als Fachkräfte der Daetwyler Management AG mit. Rita und Heinz Bühlmann, das Sattler-Team aus Bern, Gerry Stauder, der Flugzeugspezialist und Unternehmer, und viele Lieferanten und Berater, die bei einem solchen Projekt nicht wegzudenken sind, haben ebenfalls mitgeholfen. Selbstverständlich hat die Pilatus Flugzeugwerke AG auch einen unerlässlichen Teil dazu beigetragen. «Unser

Ziel war, den Yeti-Porter in den angestrebten zwei Jahren in die Luft zu bringen», erzählt Beat Roos. Und das haben sie tatsächlich geschafft.

Ausreichend Ersatzteile

Anfang 2020 folgte die komplette Zerlegung des nach wie vor als N283SW im amerikanischen Luftfahrtregister eingetragenen PC-6, notabene des 42. gebauten Porters. Eine



Foto Hansjörg Bürgi

Die beiden treibenden Kräfte hinter dem Projekt sind Peter Daetwyler (links) und Beat Roos.



Am 27. Januar führte der «Yeti-Porter» in Langenthal einen weiteren Werkflug mit den Piloten Roland Lüscher und Marc Daetwyler aus.

Foto Foto Thomas P. Hofer

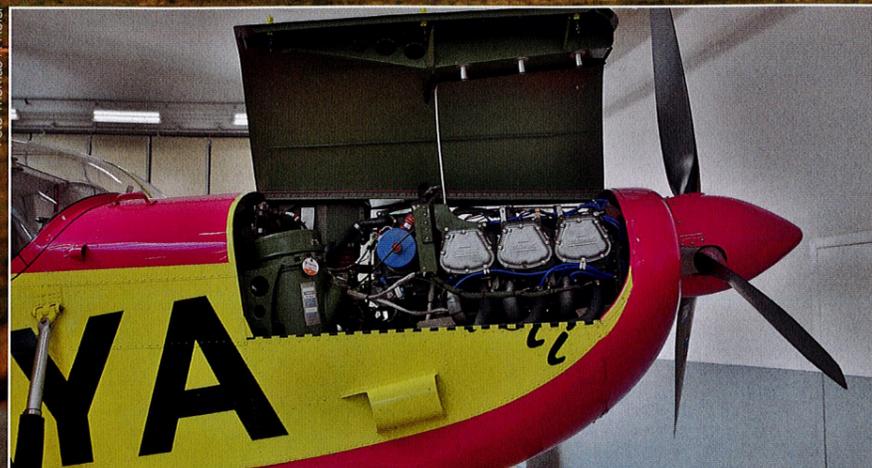


Foto Thomas P. Hofer

Der Lycoming IGO-540-A1A Kolbenmotor ist mittlerweile rar, die Yetiflyers verfügen jedoch über einen Ersatzmotor.



Die Kabine bietet vier Passagieren bequem Platz, Teppich- und Sitzstoff stammen natürlich von Lantal.

Foto Hansjörg Bürgi



Foto Hansjörg Bürgi

Das bestens ausgerüstete Cockpit erlaubt auch Instrumentenflüge, doch der «Yeti-Porter» wird hauptsächlich nach Sicht geflogen.



Der Pilatus PC-6 HB-FAN flog im April 1960 im Himalaya-Gebiet bis auf 5700 Meter über Meer.

Foto Archiv Ulrich Wenger

Der originale «Yeti»-Porter liegt immer noch auf 5200 Meter über Meer

Nur neun Monate nach seinem ersten Flug startete der Prototyp des Pilatus PC-6 am 12. März 1960 nach Nepal. Die Pilatus Flugzeugwerke unterstützten damit die Schweizer Himalaya-Expedition und erhofften sich vom Einsatz eine **weltweite Werbewirkung**. Nach ersten Testflügen mit Skiern in den Schweizer Alpen schien der neue Pilatus-Porter das ideale Flugzeug zu sein, um tonnenweise Material für die Bergsteigergruppe in die Basislager **oberhalb von 5000 Meter** ins Himalaya-Gebiet zu fliegen. Auch die Bergsteiger wurden mit dem Porter ins Basislager transportiert. Die Piloten flogen mehrere Einsätze zu den Schneefeldern und Gletschern, die zwischen 5200 und gar 5700 Meter über dem Meeresspiegel lagen. Das war ein **Weltrekord** und sorgte dafür, dass der Pilatus-Porter ins «Guinness Book of Records» für die höchstgelegene Landung, die je von einem Starrflügel-Flugzeug durchgeführt wurde, eingetragen wurde. Dieser Rekord für Flächenflugzeuge ist **bis heute ungebrochen**. Am 12. April 1960 sorgte der defekte Motor des Pilatus Porters für einen Unterbruch. Anfang Mai konnten dann die Flüge dank eines **Ersatzmotors** wieder aufgenommen werden. Doch nur drei Tage danach, am 5. Mai 1960 – ein Jahr und einen Tag nach seinem Erstflug – stürzte das Flugzeug auf rund 5200 Metern Höhe beim Start in der Nähe des Dambusch-Passes im weichen

Schnee ab. Die beiden Piloten **Ernst Saxer** und **Emil Wick** wollten nach einer erfolgreichen Versorgungsmission ins Basislager nach Pokhara zurückfliegen. Sie kamen **unverletzt** davon, aber der Porter war beschädigt, der rechte Flügel und der Propeller waren aufgrund des Bodenkontakts verbogen. Der Porter wurde aufgegeben. Als Grund für den Unfall wurde ein Problem am Motor vermutet. Bereits am 16. Mai 1960 wurde der HB-FAN aus dem schweizerischen Luftfahrtregister gelöscht. In den Jahren danach gab es mehrere Versuche, das Wrack aus dieser grossen Höhe zu bergen, doch alle scheiterten. Immerhin konnten so einige **Teile des legendären Flugzeugs** geborgen werden, darunter auch die Platte mit der Immatrikulation HB-FAN. Diese Teile waren auch im **Verkehrshaus Luzern** ausgestellt und bilden heute einen Bestandteil der Ausstellung zum Yeti Porter im **Fliegermuseum Oberaargau**. Die Schweizer Bergsteiger haben übrigens den 8222 Meter hohen **Dhaulagiri**, den sechsthöchsten Berg der Welt, als Erste erfolgreich bestiegen. Sie waren die ersten Menschen, die eine solche Höhe ohne Sauerstoffflaschen erreichten. Der Pilatus-Porter hat entscheidend zu diesem Erfolg beigetragen. Und für die Pilatus-Flugzeugwerke bildete der Porter den Grundstein für die weitere erfolgreiche Firmengeschichte. *hjb*

HB-FAN

Das Team hat den PC-6 in rund 6200 Stunden total restauriert. Jede Schraube, jedes Steuerseil, alles ist neu, ebenso der Propeller oder alle Scheiben. Alle Lichter sind auf LED umgebaut worden. Gewisse Teile wurden auch neu angefertigt, so etwa ein Endstück für die Auspuffanlage. Die Bremsen wurden von der ursprünglichen Version von der Einkolben-Bremszange auf die homologierte Zweikolben-Bremszange modifiziert. Auf die Beringer-Bremse verzichteten die Yetiflyers auch wegen der Originalität bewusst. So sind mehrere Tausend neue Teile eingebaut worden. Die Beschriftung wurde nach den bestehenden Originalunterlagen neu angebracht und präsentiert sich nun tatsächlich so wie auf dem noch im Himalaya-Gebiet ruhenden originalen «Yeti».

«Das Team hat den PC-6 in rund 6200 Stunden total restauriert.»

Rarer Kolbenmotor

Bislang hat die «Wiedergeburt» des «Yeti-Porters» einige Sparschweine geleert. Doch Peter Daetwyler und Beat Roos sind überzeugt, dass sich diese Investition in die Schweizer Luftfahrtgeschichte trotzdem lohnt. Etwas Sorge bereitet ihnen der Lycoming IGO-540-A1A Kolbenmotor, da er mittlerweile sehr rar ist. Er treibt auch die Aero Commander 500F an, doch davon fliegen auch nur noch eine Handvoll. Aber ihr Freund George, ein ver-

stierter Motoreninstandsetzer in den USA, hat den Yetiflyers einen zweiten Motor in Aussicht gestellt. Damit sei die Sorge, dass der Flieger wieder im Museum verschwinde, doch eher klein, halten die Yetiflyers fest.

Das Interieur des «Yeti» stammt aus der Feder von Beat Roos. Als edles Material wurde natürlich der originale Pilatus-Stoff aus dem Hause Latal Textiles AG aus Langenthal verwendet, wobei auch der verlegte Teppich aus dieser Quelle stammt. Zudem ist die Kabine gegen Lärm sehr gut isoliert, was bei einem «Arbeits-Porter» nicht unbedingt üblich ist. So können die Passagiere problemlos ohne üblichen Ohrenschutz mitfliegen. In der Kabine findet man anstelle von sieben nur vier Passagiersitze, dadurch haben alle Fluggäste genügend Beinfreiheit. Auch das Cockpit ist bestens ausgestattet, im Zentrum unterstützt ein Garmin 275 die Piloten. Ebenso sind die digitalen Garmin-Motorinstrumente Garant für eine lange Lebensdauer des Kolbentriebwerkes. Auch Instrumentenflüge sind mit diesem PC-6 möglich, nicht zuletzt hilft dabei auch das eingebaute Doppelsteuer.

Problemloser Erstflug

Am Freitag, 14. Januar 2022, um 11.48 Uhr, war es so weit: Der neue, mittlerweile 60-jährige «Yeti-Porter» N283SW startete in Langenthal-Bleienbach auf der Piste 05 zu seinem Erstflug. Doch statt nach einer Volte wieder zu landen, um allfällige Mängel zu beheben, dauerte der Werksflug eine gute Stunde. «Er hat leicht nach links 'geschoben', das hat Pius Küng dann mit 2,5 Umdrehungen am Querrudergerüst gleich korrigiert, ansonsten ist er perfekt geflogen», resümierte – nach Rücksprache mit den Piloten – Beat Roos.

Die Werksflüge mit dem «frame-off»-revidierten Kolben-Porter haben Roland Lüscher und Marc Daetwyler durchgeführt. Mit über 2000 Flugstunden auf Pilatus PC-6 Turbo Porter und insgesamt 12'000 Flugstunden Erfahrung ist es für Roland Lüscher eine Ehre, auch den Kolben-Porter zu fliegen. Er ist Flugplatzleiter in Reichenbach und erfahrener Fallschirmspringerpilot auf PC-6 und Cessna Caravan der Scenic Air. Marc Daetwyler, einer der Söhne von Peter Daetwyler, ist Linienpilot bei EasyJet Switzerland und blickt auf über 7000 Flugstunden zurück.

«Direkter als Turbo-Porter»

Zuerst führten sie zahlreiche Bodentests durch, um festzustellen, ob der Motor die gewünschten Parameter erreicht. Beim ersten Flug ging es ebenfalls darum, alle Systeme zu checken und den Motor zu überwachen. «Mit zunehmender Flugzeit gewinnen wir immer mehr Vertrauen in den Motor, er läuft sensationell gut. Auch die Avionik haben wir getestet und dann einen Instrumentenflug nach Bern durchgeführt. Die Mechaniker haben einen Super-Job geleistet, es ist eine wahre Freude, diesen Porter zu fliegen», sagt Roland Lüscher. Im Vergleich zum Turbo-Porter fallen die um rund 200 PS geringere Leistung auf, dafür sei der Kolben-Porter «direkter» bei Leistungsänderungen, so Roland Lüscher. Als Beaver-Pilot in Kanada kennt er aber den Umgang mit Kolbenmotoren bestens. Es sei ein Riesenglück, dass er diesen Kolben-Porter fliegen dürfe, eine absolute Ehre und Freude.

Der «Yeti»-Porter soll dieses Jahr als einziges weltweit fliegendes Exemplar an mehreren Flugveranstaltungen zu bestaunen sein. In der Schweiz so voraussichtlich am Pilatus-Fly-in am 8. Mai in Lausanne und an der «OldtimAIR Flugparade» am 9. Juli am Stanserhorn. Und wer weiss, vielleicht findet der historische Porter auch wieder den Weg ins schweizerische Luftfahrtregister zurück. 

www.yetiflyers.ch
Film auf www.skynews.ch

Wieder ein Porter fürs Verkehrshaus

Auch bei der Yetiflyers GmbH in Bleienbach wird derzeit ein weiterer Pilatus Porter aufgebaut, der schliesslich wieder im Verkehrshaus der Schweiz (VHS) in Luzern ausgestellt wird. Es handelt sich hier allerdings um einen PC-6/B2-H2 Turbo-Porter mit Baujahr 1977 (c/n 778), der als **S5-CEI** vor der Ausserdienststellung im Mai 2017 zuletzt bei der **Skydive Toscana** in Cecina flog. Auffallend ist seine Tiger-Bemalung die er bereits 1996 erhalten hatte. Die Maschine soll nun in Zusammenarbeit mit der Pilatus Flugzeugwerke AG und dem Verkehrshaus in einer neuer Lackierung bereits im Mai diesen Jahres von den Yetiflyers dem Verkehrshaus übergeben werden. *th*



Der «Tiger-Porter» wird in Bleienbach als Ausstellungsstück aufbereitet.

Foto Thomas P. Hofer

VHS

grosse Hilfe waren die wegen der Aufgabe des Flächenflugzeug-Betriebes bei Air-Glaciers vorhandenen Ersatzteile, die von den Yetiflyers zu fairen Konditionen übernommen werden konnten. Mit den von Philipp Sturm übernommenen Ersatzteilen können die Yetiflyers auf ein umfangreiches Lager mit gegen 4500 Porter-Komponenten zurückgreifen. «Jene Teile, die nicht benötigt werden, würden praktisch reichen, einen weiteren Porter aufzubauen», hält Beat Roos fest. So helfen die Yetiflyers weiteren PC-6 Betreibern oder gar Restauratoren mit von ihnen nicht benötigten Teilen gerne aus. In Zusammenarbeit mit Pilatus Aircraft Ltd. sei es das Ziel, den «Jeep der Lüfte» für möglichst viele weitere Jahre da zu haben, wo er hingehöre – in der Luft, so Beat Roos.



Ein Teil des Teams, das den «Yeti-Porter» wieder in die Luft gebracht hat (von links): Marc Daetwyler, Fritz Kuert, Beat Roos, Roland Lüscher und Peter Daetwyler. *Foto Thomas P. Hofer*