

# Pilatus PC-6 Porter mit Kolbenmotor Die letzte Fliegende ihrer Art



**1960 wurde eine Schweizer Pilatus Porter mit Spitznamen Yeti im Himalaya berühmt – bis sie crashte. Nun hob eine originalgetreue Replik der Maschine zum zweiten Erstflug ab. Sie ist das letzte fliegende Exemplar mit Kolbenmotor.** Text & Photos: Jürgen Schelling

**Luftfahrt-Fachleute erkennen rasch**, dass die auffällig bemalte Maschine auf dem Schweizer Flugplatz Langenthal bei Bern eine Pilatus PC-6 Porter ist. Aber diese hier sieht ungewohnt aus. Denn es fehlt die charakteristische lange Nase mit der integrierten Propellerturbine. Die Erklärung: Diese 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, der im nepalesischen Himalaya zuerst berühmt wird und später dort verunglückt. Diese Maschine hatte nun am 14. Januar ihren zweiten "Erstflug" auf dem schweizerischen Flugplatz Langenthal nach mehrjähriger Restaurierung.

Zeitreise ins Jahr 1959: Bereits in diesem Jahr schliessen die Schweizer Verantwortlichen der für 1960 geplanten Himalaya-Expedition mit Pilatus einen Mietvertrag ab. Die eidgenössischen Bergsteiger wollen als Erstbesteigung den 8167

Meter hohen Dhaulagiri in Nepal bezwingen, den sechshöchsten Berg der Welt. Der damals völlig neue PC-6-Prototyp soll dafür Material auf das Basislager fliegen. Auffällig bemalt und auf den Namen "Yeti" getauft startet diese Porter am 12. März 1960 in Zürich. Acht Tage dauert die Reise bis Nepal. Erste Flüge zur Eingewöhnung an das Hochgebirge folgen. Von Ende März 1960 an starten die Versorgungseinsätze. Ziel ist der hoch gelegene Dambusch-Pass. Die Porter ist mit einem 340 PS leistenden Lycoming-Kolbenmotor ausgerüstet. "Yeti" fliegt auf Skikufen mit Material oder Bergsteigern zum Basislager 2 in bis zu 5750 Meter Höhe. Die Crew stellt so einen bis heute gültigen Höhen-Rekord für die Landung eines Flugzeugs auf.

Das Risiko in der dünnen Luft ist aber hoch. Am 5. Mai 1960 crasht Yeti kurz nach dem Start vom Dambuschpass aus geringer Höhe. Beide Piloten überstehen das unversehrt. Das Flugzeug ist jedoch



irreparabel beschädigt. Wrack-Fragmente sind selbst 2022 noch an der einstigen Unglücksstelle zu finden. An diese abenteuerliche Vergangenheit erinnert nun der neue Yeti. Er wurde von den Yeti-Flyers restauriert. Die sind ein 2019 gegründeter Zusammenschluss von aviatikbegeisterten Schweizern und Schweizerinnen, angeführt von Unternehmer Peter Daetwyler sowie Beat Roos, beide auch Piloten. Er ist Oldtimerfreunden seit rund 40 Jahren als Spezialist für Aston-Martin-Restaurierungen bekannt und Projektleiter beim Yeti. Dazu kommen pensionierte Mitarbeiter von Pilatus, die alle mit der PC-6 vertraut sind und früher auch an ihrer Produktion mitgewirkt haben. 6000 Arbeitsstunden über drei Jahre stecken in der nun perfekt restaurierten Maschine.

Lohn der Anstrengung war der Yeti-Erstflug Mitte Januar, bei dem alles glatt lief. Eingeflogen hat ihn der erfahrene Pilot Roland Lüscher. Er verfügt über rund 2000 Flugstunden auf der Tur-

binen-Porter, ist Fluglehrer und weist dieses Jahr weitere Piloten auf die Porter ein.

Die Yeti-Flyers hatten beim Wiederaufbau sogar unverhofftes Glück. So kamen sie etwa an Ersatzteillager von Porter-Enthusiasten und konnten deshalb etliche Neuteile an ihrem Oldtimer verbauen. Auch das Cockpit wirkt nur auf den ersten Blick nostalgisch. Aber es wurde mit hochmoderner Avionik in Form von runden Displays aufgewertet. Die sehen fast so aus wie die historischen Instrumente von 1962. Mit der Porter sind sogar Flüge nach Instrumentenflugregeln möglich, etwa in Wolken. Allerdings ist die Maschine nicht eidgenössisch registriert. So wurde die US-Zulassung und das Kennzeichen vom Vorbesitzer aus Alaska übernommen. Das ist kein Problem, da alle Yeti-Piloten auch eine gültige amerikanische Fluglizenz besitzen.

Wie kam es überhaupt zur Entwicklung? Nachdem in der Schweiz ab den 1940er Jahren mit der

einmotorigen P-2 und später der ebenfalls zweisitzigen P-3 die Ära erfolgreicher Militär-Trainer von Pilatus eingeleitet ist, stehen bald auch zivile Flugzeuge im Blickpunkt. Denn Ende der 1950er Jahre läuft bei den Pilatus Flugzeugwerken der Serienbau von P-3-Trainern für die Luftwaffe aus. Folgeaufträge sind nicht zu erwarten. Also kommen die Verantwortlichen bei Pilatus auf die Idee, ein ziviles Mehrzweckflugzeug zu entwickeln. Es soll robust und überall zu betreiben sein. Universelle Einsetzbarkeit und stabile Bauweise des neuen Metallflugzeugs stehen ganz oben im Lastenheft.

Die PC-6 ist sehr erfolgreich. Deshalb ist sie seit ungläublichen 63 Jahren bis heute in Produktion. Erst im dritten Quartal 2022 wird die dann allerletzte neue Porter an einen Kunden ausgeliefert. 1968 erreicht die Turbinenversion sogar einen Höhenrekord in ihrer Gewichtsklasse mit 13485 Metern. Auch das grösste Flugbanner der Welt wird 1999 hinter einer Porter gezogen. In der Fabrik in Stans am Vierwaldstättersee entstehen rund 500 Exemplare, weitere 90 in Lizenz in den USA bei Fairchild-Hiller.

Hauptgrund für ihren Erfolg ist die Vielseitigkeit. So passen bis zehn Personen oder alternativ eine Tonne Fracht in die Kabine. Die Porter lässt sich auf Schwimmern 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. Beim österreichischen Bundesheer fliegen seit vielen Jahren rund ein Dutzend Turbo Porter sowohl als Verbindungsflugzeuge als auch als Absetzmaschinen für Fallschirmspringer. Die Flying Bulls aus Salzburg nutzen seit Jahren ebenfalls eine auffällig lackierte Turbo Porter für Fallschirmspringer und haben wohl bald eine weitere Porter in ihrer Flotte.

Bekannt ist die PC-6 vor allem wegen ihrer Kurzstart- und Landefähigkeit, egal ob auf Asphalt,

Sand, Gras oder Schotter. Nicht einmal 200 Meter reichen zum Abheben, etwa die Hälfte dieser Strecke zum Aufsetzen. Beim Bremsen hilft bei der Propellerturbinen-Variante deren Schubumkehrfunktion.

Der originale Yeti von 1960 und sein jetzt fliegendes Replikat haben mit dem einst 340 oder nun 360 PS starken 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 Porter 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 wie der Kolbenmotor, wiegt aber dennoch weniger. Deshalb musste die Rumpfspitze etwa 70 Zentimeter in die Länge wachsen. Nur so konnte der leichte Antrieb untergebracht und der Schwerpunkt der Maschine dennoch beibehalten werden. Turbo steht bei Pilatus also nicht für eine Aufladung des Kolbenmotors, sondern für Turbine.

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 etwa 360 PS leistet. Das Flugzeug diente Pilatus drei Jahre als Demonstrator auf Schwimmern in der Schweiz und in Schweden. 1965 wird es nach Nordamerika verkauft. Dort erlebt die Porter mehrere Eigentümerwechsel. So fliegt 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 der McCarthy Air im US-Bundesstaat Alaska eingesetzt.

Dort entdeckt sie ein Schweizer Aviatikfan. Er erwirbt die Porter und lässt sie 2015 in die Heimat bringen. Hier erhält sie die originale Bemalung des einstigen Yeti. Im Verkehrshaus Luzern, das größte Technik- und Aviatikmuseum der Schweiz, ist der Yeti dann zwei Jahre ausgestellt. Ebenso Fragmente des Originals, die aus dem Himalaya geborgen wurden. Das Museum begrüßt die Idee mehrerer Enthusiasten, den Yeti wieder in die Luft zu bringen. Es stimmt daher der Rückgabe der Museumsleihgabe zu.

2019 kaufen deshalb die langjährigen Schweizer Aviatikspezialisten Peter Daetwyler, Beat Roos und ein dritter Kompagnon die Porter. Die Yeti-Flyers bringen die Maschine an ihren Heimatflugplatz Langenthal-Bleienbach und restaurieren sie auf höchstmöglichen Standard.

Im Laufe dieses Jahres soll die Maschine Auftritte auch bei internationalen Flugtagen in Mitteleuropa haben. Sie ist mittlerweile sogar ein echtes Unikat: Die einzige weltweit noch fliegende Pilatus Porter mit Kolbenmotor.

