

Der neue Yeti läuft sich für den Erstflug warm. Beim Jungfernflug zeigt sich zwar nicht der Dhaulagiri im Hintergrund, aber immerhin das Jungfraumassiv.

BILDER JÜRGEN SCHELLING

Ein Yeti-Porter ist auferstanden

Vor 62 Jahren wurde der Pilatus Porter mit Spitznamen Yeti im Himalaja berühmt – bis zu seinem Crash. Nun hob eine originalgetreue Replik der Maschine zum Erstflug ab.

VON JÜRGEN SCHELLING

Dieses Flugzeug fällt sofort durch seine aussergewöhnliche Lackierung auf. Grelles Pink, kombiniert mit kräftigem Gelb, sorgt für Farbvielfalt auf dem Flugplatz Langenthal. Auch die Aufschrift «Himalaya» am Rumpf ist ungewöhnlich. Auf der Motorhaube steht «Yeti». Drei Passagiere steigen an diesem Januartag ein. Der Motor springt rasch an. Beide Piloten gehen kurz vorm Eindrehen auf die Startbahn ihre Checkliste durch. Die Landeklappen werden jetzt zum Start auf zwölf Grad ausgefahren. Dann geht es mit Vollgas in den Himmel über dem Oberaargau.

Profis erkennen auf den ersten Blick, dass die Maschine ein Pilatus PC-6 Porter ist. Aber dieser hier sieht ungewohnt aus. Denn es fehlt die charakteristische lange Nase mit der integrierten Propellerturbine. Die Erklärung: Dieser Porter stammt aus dem Baujahr 1962 und ist ein frühes Exemplar der Modellreihe, damals noch mit Kolbenmotor. Das Besondere: Er ist die originalgetreue Replika eines PC-6, der im nepalesischen Himalaja zuerst Ruhm erlangte und später dort verunglückte. Diese Maschine hatte nun am 14. Januar ihren zweiten «Erstflug» auf dem Flugplatz Langenthal nach mehrjähriger Restaurierung.

Zurück ins Jahr 1959: Bereits im Winter schliessen die Schweizer Verantwortlichen der für 1960 geplanten Dhaulagiri-Expedition mit Pilatus einen Mietvertrag ab. Der damals völlig neue PC-6-Prototyp soll Material der Expedition zum Basislager transportieren. Die eidgenössischen Bergsteiger unter Führung des Luzerner Alpinisten Max Eiselin wollen als Erstbesteigung den 8167 Meter hohen Dhaulagiri bezwingen, den sechshöchsten Berg der Welt.

Auffällig bemalt und auf den Namen Yeti getauft, startet dieser Porter am 12. März 1960 in Zürich. Die Piloten der HB-FAN sind Ernst Saxer und Emil Wick, der gleichzeitig auch als Mechaniker fungiert. Acht Tage lang und über sechzehn Etappen hinweg dauert die Reise bis Kathmandu, der Hauptstadt

von Nepal. Der Yeti hat nun ein kombiniertes Rad-/Skifahrwerk. Erste Flüge zur Eingewöhnung im Hochgebirge folgen. Von Ende März 1960 an starten die Versorgungseinsätze. Ziel ist der hochgelegene Dambuschpass.

Höhenrekord im Himalaja

Der Porter ist mit einem nur 340 PS leistenden Lycoming-Kolbenmotor ausgerüstet. Der Yeti fliegt mit Material oder Bergsteigern zum Basislager 2 in 5750 Metern Höhe. Die Piloten Saxer und Wick stellen so einen bis heute gültigen Höhenrekord für die Landung eines Flugzeugs auf.

Das Risiko in der dünnen Luft ist aber hoch. Am 5. Mai 1960 crasht der 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. Einige geborgene Teile kommen hingegen ins Verkehrshaus Luzern. Sie sind bis heute im Rahmen einer Dokumentation über die damaligen Porter-Einsätze ausgestellt.

An diese abenteuerliche Vergangenheit erinnert nun der neue Yeti. Er wurde von den Yetiflyers aus Bleienbach restauriert. Sie sind ein 2019 gegründeter Zusammenschluss von Aviatik-begeisterten Schweizern und Schweizerinnen, angeführt vom Unternehmer Peter Daetwyler sowie von Beat Roos, rund vierzig Jahre lang Spezialist für Aston-Martin-Restaurierungen und Projektleiter beim Yeti. Dazu kommen pensionierte Mitarbeiter von Pilatus, die alle mit dem PC-6 vertraut sind und früher auch an seiner Produktion mitgewirkt haben, sowie Experten aus dem Hause Daetwyler Flugzeugbau. 6000 Arbeitsstunden in mehr als drei Jahren stecken in der Maschine, die heute womöglich besser ist als zum Zeitpunkt ihrer Auslieferung vor sechzig Jahren.

Lohn der Anstrengung war der Yeti-Erstflug Mitte Januar, bei dem alles glatt-

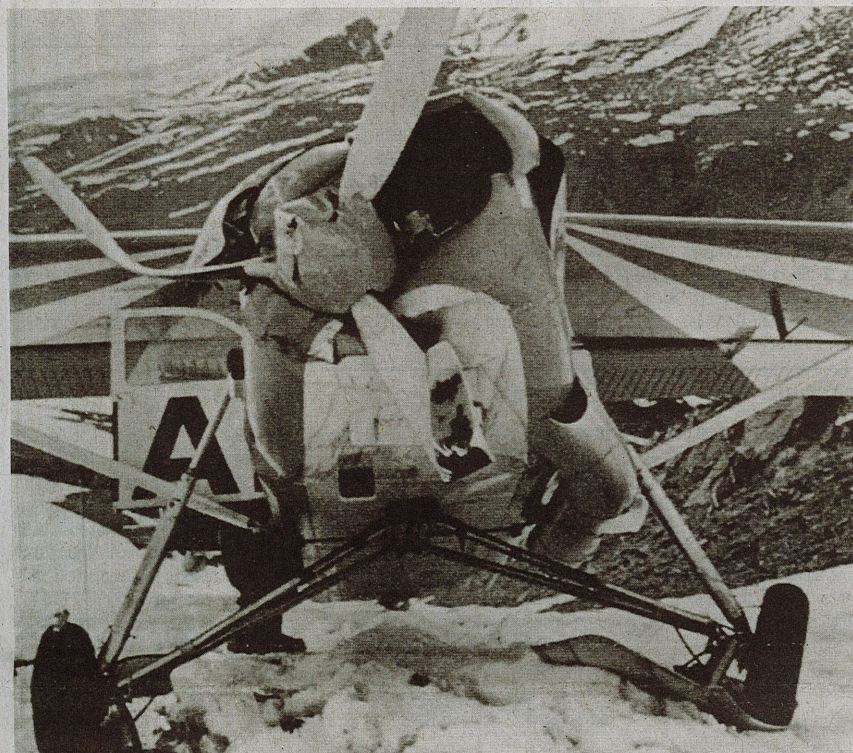
6000 Arbeitsstunden in mehr als drei Jahren stecken in der Maschine, die heute womöglich besser ist als zum Zeitpunkt ihrer Auslieferung vor sechzig Jahren.

lief. Eingeflogen hat ihn der erfahrene Pilot Roland Lüscher. Er verfügt über rund 2000 Flugstunden auf dem Turbinen-Porter, ist Fluglehrer und sass bei den ersten sechs Flügen zusammen mit Peter Daetwylers Sohn Marc, einem ebenfalls äusserst erfahrenen Piloten, im Cockpit.

Die Yetiflyers hatten bei der Restaurierung manchmal 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 dem neuen Yeti sind sogar Flüge nach Instrumentenflugregeln möglich, etwa in Wolken. Allerdings ist er nicht eidgenössisch registriert. So wurden die US-Zulassung und das Kennzeichen vom Verkäufer aus dem Gliedstaat Alaska übernommen. Das ist kein Problem, da alle Yeti-Piloten auch eine gültige amerikanische Fluglizenz besitzen.



Das Rekordflugzeug schaffte eine Landung auf 5750 Metern Höhe...



... crashte aber später; der Schaden bleibt irreparabel.

PILATUS

Wie fliegt er sich im Vergleich zum Turbinen-Porter? Der Pilot Lüscher ist voll des Lobes über das Flugzeug. Natürlich mache sich die deutlich geringere Leistung beim Steigflug oder in grossen Höhen bemerkbar. Dafür reagiere der Kolbenmotor aber viel unmittelbarer auf Änderungen am Gashebel und benötige anders als die Propellerturbine nicht eine oder zwei Sekunden, bis die Leistung komme. Der Yeti fliege zudem perfekt geradeaus, benötige keine Trimmkorrekturen beim Start und mache Spass zu fliegen. Schnelligkeit stand aber weder beim Kolbenmotor- noch beim Turbinenmodell im Lastenheft. Mit gemächlichen 220 km/h Reisegeschwindigkeit geht es voran.

Wie kam es zur Entwicklung des Yeti-Porter? Nachdem ab den 1940er Jahren mit dem P-2 und später dem ebenfalls zweisitzigen P-3 die Ära erfolgreicher Militär-Trainer von Pilatus eingeleitet ist, stehen bald auch zivile Flugzeuge im Fokus. 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 in Stans auf die Idee, ein ziviles Mehrzweckflugzeug zu entwickeln. Es soll robust und überall zu betreiben sein. Hohe Nutzlast sowie kurze Start- und Landestrecken sind ebenfalls gefordert. Universelle Einsetzbarkeit und stabile Bauweise des neuen Metallflugzeugs stehen ganz oben im Lastenheft.

Ewiger Produktzyklus

Der PC-6 ist rasch begehrt. Deshalb bleibt er unglaubliche sechzig Jahre, bis 2019, in Produktion. 1968 erreicht die Turbinenversion mit 13 485 Metern sogar einen Höhenrekord in ihrer Gewichtsklasse. Auch das grösste Flugbanner der Welt wird 1999 hinter einem Porter hergezogen. In Stans entstehen rund 500 Exemplare des Flugzeugs, weitere 90 in Lizenz in den USA bei Fairchild-Hiller.

Hauptgrund für seinen Erfolg ist die Vielseitigkeit. So passen bis zehn Personen oder alternativ eine Tonne Fracht in die Kabine. Der Porter lässt sich auf Schwimmern oder mit Ski zum Gletscherfliegen betreiben. Er setzt Fallschirmspringer ab oder übernimmt Überwachungsaufgaben. Als Sprühflieger in der Landwirtschaft oder mit Wasserballast als Löschflugzeug ist er genauso verwendbar wie als Ambulanzflugzeug.

Bekannt ist der PC-6 auch wegen seiner Kurzstart- und Landefähigkeit, ganz 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 zumindest bei der Propellerturbinen-Variante deren Schubumkehrfunktion.

Der Original-Yeti von 1960 und seine jetzt fliegende Replika 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 der 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 Propellerturbine. Sie ist mit 650 PS viel stärker als der Kolbenmotor, wiegt aber dennoch weni-

Noch heute finden sich Wrackfragmente an der einstigen Unglücksstelle am Dambuschpass. Einige geborgene Teile sind im Verkehrshaus in Luzern.

ger. 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. Dadurch können nun neben dem Piloten bis zu neun Fluggäste an Bord gehen.

Der Original-Yeti hatte als HB-FAN die Seriennummer 337 und wurde 1959 als erster von mehreren Prototypen produziert. Seine Replika, der neue Yeti, ist ein 1962 gebauter Porter, ebenfalls mit Lycoming-Boxermotor, der aber etwa 360 PS leistet. Seine Seriennummer ist 540 und das einstige Kennzeichen HB-FAL. Das Flugzeug diente Pilatus drei Jahre als Demonstrator auf Schwimmern in der Schweiz und in Schweden.

1965 wird er nach Nordamerika verkauft. Dort erlebt er mehrere Eigentümerwechsel und fliegt in den folgenden Jahrzehnten nicht nur in den kanadischen Nordwest-Territorien. Im Yukon-Gebiet dient er gar als Transporter für missionarische Lieferflüge. Seit 2002 wird er als einer der damals letzten fliegenden Porter mit Kolbenmotor für touristische Flüge der McCarthy Air im US-Gliedstaat Alaska eingesetzt. Dort entdeckt ihn der Schweizer Philipp Sturm. Er erwirbt den Porter und lässt ihn 2015 in die Heimat bringen.

Hier erhält der HB-FAL die Originalbemalung des einstigen Yeti. Von 2017 bis Ende 2019 ist der neue Yeti im Verkehrshaus Luzern ausgestellt. Anschliessend kaufen Peter Daetwyler, Beat Roos und ein dritter Kompagnon den Porter. Die Yetiflyers bringen die Maschine an ihren Heimatflugplatz Langenthal-Bleienbach und restaurieren sie auf höchstmöglichen Standard.

Im Laufe dieses Jahres soll der neue Yeti Auftritte bei eidgenössischen Flugtagen haben, etwa bei der Air-Parade auf dem Stanserhorn im Sommer. Er ist mittlerweile sogar ein echtes Unikat: der einzige weltweit noch fliegende Porter mit Kolbenmotor.

Zwei Yeti im Vergleich

	Yeti 1960	Yeti 2022
Motor	Lycoming GSO-480	Lycoming IO-540 A1
Leistung	340 PS	zirka 360 PS
Spannweite	15,13 m	15,13 m
Länge	10,2 m	10,2 m
Höhe	3,2 m	3,2 m
Gipfelhöhe	zirka 6600 m	zirka 6600 m
Startstrecke	zirka 150 m	zirka 150 m
Landestrecke	100 m	100 m
Passagiere	7	7

NZZ/hdt