

Das Schweizer Flugzeug mit dem grössten Verkaufserfolg aller Zeiten

Pilatus Porter

bbu. Uhren, Käse, Schokolade mögen im Ausland als typisch schweizerische Exportprodukte gelten. Nicht dazu gehören Flugzeuge - mit einer Ausnahme: der Pilatus Porter. Kein hierzulande gebautes fliegendes Objekt war so erfolgreich und ist weltweit so bekannt wie das zwar unelegante,

17.8.2006, 08:44 Uhr

bbu. Uhren, Käse, Schokolade mögen im Ausland als typisch schweizerische Exportprodukte gelten. Nicht dazu gehören Flugzeuge - mit einer Ausnahme: der Pilatus Porter. Kein hierzulande gebautes fliegendes Objekt war so erfolgreich und ist weltweit so bekannt wie das zwar unelegante, keineswegs schnelle, aber dafür aussergewöhnlich vielseitige Modell der Pilatus-Flugzeugwerke in Stans.

Eine erschöpfende Liste der Verwendungsmöglichkeiten des Porters würde lang ausfallen. Neben Transporten von Menschen und Material wird der Hochdecker mit dem eckigen Leitwerk als Krankentransporter, Absetzmaschine für Fallschirmspringer, für Luftbildflüge, Überwachungsflüge, Messflüge und selbst als Löschflugzeug und Zielsackschlepper verwendet. Neben dem Piloten finden in der Maschine regulär 7 Passagiere Platz. Das Flugzeug aus der Urschweiz ist also weit von den bekannten Produkten aus den Häusern Boeing oder Airbus entfernt. Umgekehrt erreichen deren Flugzeugmodelle aber nicht einen Produktionszyklus von inzwischen bald einem halben Jahrhundert.

Begonnen hatte alles 1957, als in Stans die ersten Entwürfe für den «Pilatus Commercial Nr. 6» (PC-6) auf dem Reissbrett entstanden. Ziel war es, eine STOL-Maschine («Short Take-off and Landing») zu entwickeln, die ein normales Propellerflugzeug nicht und ein Helikopter nur mit höheren Kosten bewältigen kann und die auch von improvisierten Pisten aus operieren konnte. An dieser Aufgabenstellung waren zuvor viele bekannte Hersteller gescheitert. Pilatus aber gelang mit dem PC-6 «Porter» der grosse Wurf.

Im Mai 1959 startete der Prototyp (HB-FAN) zum Erstflug. Schon im Dezember des gleichen Jahres konnte der Walliser Gletscherpilot Hermann Geiger mit dem dritten Prototyp Einsätze fliegen. Gerade für Gletscherflüge und für die Versorgungs- und Rettungsfliegerei in den Bergen eröffneten sich mit dem Porter neue Dimensionen. 1960 flog der für diesen Zweck auf den Namen «Yeti» getaufte erste Prototyp mit voller Nutzlast und Schneekufen Nachschub für eine Schweizer Himalaja-Expedition auf eine Höhe von 5700 Metern. Es war die höchste Landung, die je von einem Flugzeug durchgeführt worden war. Allerdings verunglückte die Maschine kurze Zeit später in Nepal bei einer harten Landung.

Der kommerzielle Erfolg liess dennoch nicht auf sich warten. Zu den ersten Kunden neben dem Internationalen Komitee vom Roten Kreuz und der Regierung Nepals gehörte auch eine kleine Airline in Alaska. Der Pilatus Porter war damit das erste Flugzeug aus Schweizer Produktion, das in die USA exportiert wurde. Als 1964 der Flugzeugbauer Fairchild in den USA die Lizenzproduktion des Porters übernahm, hatte dieser den Durchbruch

endgültig geschafft.

Der Porter erhielt nun auch ein stärkeres Aggregat. Anstelle eines Kolbenmotors wurde eine Turbinenversion lanciert, für die sich auch immer mehr Luftstreitkräfte zu interessieren begannen. In der Schweizer Luftwaffe leisteten zeitweise bis zu 18 Porter Militärdienst. Die Kurzstart- und Landefähigkeiten des Turbo-Porters sind überaus eindrücklich: Nur gerade 100 Meter reichen für eine Landung aus, und in den unwegsamen Gebirgsgegenden von Drittweltländern begnügt sich der «Jeep der Lüfte» mit denkbar primitiven Behelfspisten.

Genau deshalb handelten sich die Pilatus- Flugzeugwerke und die Schweiz Schwierigkeiten ein. Pilatus Porter wurden zum Beispiel auch von der vom amerikanischen Geheimdienst betriebenen Air America in Laos am Rande des vietnamesischen Kriegsschauplatzes eingesetzt (im gleichnamigen Hollywood-Film pilotiert denn auch Mel Gibson einen PC-6 auf waghalsigen Missionen im Dschungel). Als dies hierzulande bekannt wurde, empfahl der Bundesrat den Pilatus-Werken, von weiteren Porter-Lieferungen ins Ausland abzusehen. Als Folge sanken die Verkaufsziffern Anfang der siebziger Jahre auf null.

Doch dabei blieb es nicht. Wenige Jahre später füllten sich die Auftragsbücher wieder, und bis heute wurden in Stans und in den USA total mehr als 500 Porter gebaut, von denen noch rund 300 in 63 Ländern im Einsatz stehen. Ein Ende ist keineswegs in Sicht, und das aviatische Arbeitspferd aus Nidwalden hat damit einen höchst speziellen Status erlangt: Nur ganz wenige Flugzeugtypen sind während so langer Zeit produziert worden wie der Porter. Der PC-6 Prototyp «Yeti» liegt übrigens immer noch beschädigt auf 5200 Meter über Meer im Himalaja. Ein Verein von Enthusiasten ist noch immer dabei, Geld für eine Bergung der Maschine zu sammeln.