

Zeitschrift: Schweizer Pioniere der Wirtschaft und Technik
Herausgeber: Verein für wirtschaftshistorische Studien
Band: 84 (2007)

Artikel: Der Praktiker : Henry Fierz (1897-1972)
Autor: Manzardo, Roger
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1095704>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 25.04.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Der Praktiker: Henry Fierz (1897–1972)

von Roger Manzardo



Henry Fierz in jungen Jahren.

«Henry Fierz war als Flugzeugkonstrukteur bestimmt das beste Leichtbau-Genie auf internationaler Ebene», so lautet das Urteil von Emil Singenberger (geb. 1930), der als Chefkonstrukteur der Pilatus Flugzeugwerke mehrere Jahre mit Henry Fierz zusammenarbeitete. Dieses Urteil wird die eindruckliche Lebensgeschichte von Fierz bestätigen.

Schon als Knabe ein Bastler

Henry Fierz wurde am 11. November 1897 in Herrliberg im Kanton Zürich geboren, als Sohn von Gemeindepräsident Heinrich Fierz (1859–1937) und Aline Fierz geb. Bickel (1871–1960). Der Vater war beruflich als Weinhändler tätig. Nach den obliga-

torischen Schuljahren bildete sich Henry Fierz am Polytechnikum Winterthur weiter und schloss 1920 im Fach Maschinenbau ab. Schon früh befasste er sich neben dem Studium mit aerodynamischen Fragen, nachdem er bereits als Knabe Flugmodelle gebastelt hatte. Als diplomierter Techniker war er im Winter 1919/20 einige Monate bei der Eidg. Flugplatzdirektion Dübendorf beschäftigt. Dort sammelte er wertvolle praktische Erfahrungen im Bereich Flugzeugkonstruktion in einer Fachgruppe, deren Aufgabe es war, das neue Militärflugzeug DH-5 der Eidg. Konstruktionswerkstätte Thun (K+W) zu prüfen und zu beurteilen.

Arbeit mit Pickel und Schaufel

Noch im Jahr 1920 reiste Fierz in die Vereinigten Staaten, um sich in der damals führenden amerikanischen Flugzeugindustrie neues berufliches Know-how anzueignen. Bevor er aber eine Ingenieurstelle fand, bewährte sich der junge Flugzeugkonstrukteur aus der Schweiz als anpackender Praktiker: Seinen Lebensunterhalt in der Fremde verdiente er zunächst im Strassen- und Tiefbau mit Pickel und Schaufel. Während seiner beruflichen Aktivitäten bei den renommierten Firmen «Curtiss Aeroplane and Motor Company» in Buffalo (NY), «Douglas» in Santa Monica (CA) und dem Motorenhersteller «Packard» in Detroit (MI) machte Fierz sich mit den verschiedenen Aspekten des Flugzeugbaus vertraut. Er lernte insbesondere

bei Douglas, mit Leichtmetall zu arbeiten. Ausserdem lernte er das Schweißen von Stahlrohren kennen.

Rückkehr in die Heimat

Was 1925 nur als kurzer Besuch bei Angehörigen und Freunden in der Schweiz gedacht war, wurde zur definitiven Rückkehr in die Heimat. Fierz hatte nämlich Kunde von der neu gegründeten Flugzeugfabrik Alfred Comte in Oberrieden erhalten, die bereits seit 1919 im Flugwesen tätig war und ab 1923 auch die Fabrikation von Flugzeugen aufnahm. Er nahm mit Alfred Comte Verbindung auf und wurde in der Folge als Chefkonstrukteur angestellt.

Henry Fierz war mit Frieda Huggenberger verheiratet, die er während seines Studiums in Winterthur kennen gelernt und dann in den USA geheiratet hatte. Weil sie aus sozialen Verhältnissen kam, die denjenigen der Familie Fierz nicht ebenbürtig waren, hatten seine Eltern und seine zwei älteren Schwestern Pauline und Karoline den Kontakt mit ihr lebenslang verweigert. Der Ehe von Henry und Frieda Fierz-Huggenberger entsprossen zwei Kinder: Die Tochter Lily, verheiratete Blumer (1929–2000) und der Sohn Henry (geb. 1926).



Das väterliche Haus in Herrliberg, in dem Henry Fierz aufgewachsen war.

In der Flugzeugfabrik von Comte entwickelte Fierz 1926 das Ganzmetall-Jagd- und Kampfflugzeug AC-1, einen schnittigen Hochdecker mit guten fliegerischen Eigenschaften und hoher Leistungsfähigkeit. Doch dieser wurde bei der Evaluation durch die Kriegstechnische Abteilung (KTA) der Armee wegen angeblich zu schwacher Flügelkonstruktion abgelehnt. Die von der KTA geforderte Verstärkung lehnte Fierz ab, weil er die daraus folgende Mehrbelastung und die Minderung der Flugeigenschaften nicht in Kauf nehmen wollte. Der Erstflug erfolgte im April 1927. 1928 wurde dieser Pro-



AC-1, 1927.

*AC-3, 1930.
Es wurden davon
drei Exemplare
gebaut, aber nur
eines geflogen.*



totyp doch noch vom Militärdepartement gekauft.

Höhenrekord mit AC-1

Am 19. November 1928 stellte Hauptmann Luzius Bärtsch mit dem AC-1 auf einem 97 Minuten dauernden Flug mit 10 400 m einen nationalen Höhenrekord auf. Bärtsch, 1893 im kleinen Bündner Bergdorf Furna geboren, trat 1915 in die Fliegertruppe ein, wo ihn Oskar Bider zum Militärpiloten ausbildete. Nach Kriegsende blieb der hervorragende Pilot der Truppe treu und diente als Instruktor und Beamter. Er stürzte 1929 mit einem zivilen Flugschüler auf einem Flug mit dem Wild-Doppeldecker

kurz vor der Landung ab und erlag seinen Verletzungen.

Im Jahr 1929 wurde der AC-1 im Auftrag der KTA in der Eidg. Konstruktions-Werkstätte K+W mit einer Tragfläche des Dewoitine D.9 versehen. Bis 1941 blieb er als geschätzter Höhentainer bei der Truppe.

Das grösste Flugzeug schweizerischer Konstruktion

Weil die Entwicklung von Militärflugzeugen aufgrund der bisher gemachten Erfahrungen für Alfred Comte mit zu grossen unternehmerischen und finanziellen Risiken verbunden war, spezialisierte sich die Firma auf die Konstruktion von Sport- und Touristikfliegern. Der für Bolivien bestimmte AC-3, der seinen Erstflug am 22. Februar 1930 absolvierte, war als zweimotoriges Bomben- und Transportflugzeug eine Art Exot, der indes wegen politischen Wirren in diesem südamerikanischen Land nicht an seinem Bestimmungsort abgeliefert werden konnte. Der AC-3, welcher eine Spannweite von 26 m aufwies, ist bis heute das grösste Flugzeug schweizerischer Konstruktion geblieben.

Den Typ AC-4K hat Henry Fierz 1928 dem Sportflieger Oskar Käser

*AC-8, 1930.
Gebaut wurden drei
Exemplare.*





AC-4, 1928. Gebaut wurden elf Exemplare, von denen zwei noch flugtüchtig sind, darunter das älteste Flugzeug im Luftfahrzeugregister, HB-ETI, als CH-180 in den Farben von 1928.

sozusagen auf den Leib konstruiert. Aus diesem Prototyp, mit dem Käser von Zürich nach Bombay geflogen ist, entstanden die Schul- und Sportflugzeuge AC-4/1928 und AC-4/1930. Eine vergrösserte Version des AC-4 war das Kleinverkehrsflugzeug AC-8, mit dem am 17. Mai 1930 der Erstflug ausgeführt wurde. Dieser Typ ist von Schweizer Luftfahrtunternehmen in drei Exemplaren eingesetzt worden: von der Alpar, Bern, der Aviatik beider Basel, Basel, und der Ostschweizerischen Aero-Gesellschaft, St. Gallen.

Taxi- und Postflugzeug AC-11

Das 1931 konstruierte Verkehrsflugzeug AC-11 fiel bei der KTA wiederum durch. Die KTA befand, dass sich dieses für die Eidg. Landestopographie vorgesehene Flugzeug für die Luftbildvermessung nicht eigne, weil die Geschwindigkeit im Langsamflug zu hoch sei. Ein Grund für diesen negativen Entscheid war sicher auch, dass die KTA mit Messerschmitt einen Lizenzvertrag zum Bau von zwei M-18d unterzeichnet hatte.

Es war dann die Stadt Lausanne, die das später auf sechs Plätze umgebaute Flugzeug kaufte und es für die verschiedensten Zwecke nutzte, hauptsächlich für Alpen- und Taxiflüge, gelegentlich auch für Postflüge, und im Bedarfsfall auch als Sanitätsflugzeug. Der AC-11 fand dann doch noch den Weg zum Bund, weil im Zweiten Weltkrieg dieses Spezialflugzeug von der Eidgenossenschaft erworben und seinem ursprünglichen Zweck zugeführt wurde. Die Typen AC-2, AC-5, AC-6, AC-7 (alle einmotorig), AC-9 (dreimotoriges Verkehrsflugzeug) und

*AC-11.
Davon wurde ein Exemplar gebaut.*





*AC-12 Moskito, 1931.
Gebaut wurden acht
Exemplare.*

AC-10 (Jagdflugzeug einsitzig) kamen hingegen nicht über das Entwurfsstadium hinaus.

Moskito: Abschied von Alfred Comte

Mit der Entwicklung des dreisitzigen Sport- und Reiseflugzeuges AC-12 Moskito fand die Tätigkeit des Flugzeugkonstruktors Henry Fierz bei Alfred Comte ihren Abschluss. Zu Beginn der 30er-Jahre machte sich die internationale Wirtschaftskrise bemerkbar. 1934 verliess als letzte Maschine ein AC-12 das Werk.

Mit der Fabrikation von Stahlrohrmöbeln und Schulbänken versuchte

sich das Unternehmen über Wasser zu halten. Es war aber nicht kapitalkräftig genug, um die Krise zu überstehen. Es fehlte auch an staatlicher Unterstützung, die eine ständige Beschäftigung des gut ausgebildeten Mitarbeiterstabes gewährleistet hätte. 1935 musste die Flugzeugfabrik Alfred Comte ihre Tore schliessen. Henry Fierz war bereits 1934 aus der Firma ausgetreten.

Als Waschmaschinenverkäufer unterwegs

Als berufliche Notlösung war Fierz vorerst eine gewisse Zeit als Waschmaschinenverkäufer tätig – für den kreativen Konstrukteur selbstverständlich alles andere als eine befriedigende Situation. Auch als Kontrolleur beim Eidg. Luftamt (heute Bundesamt für Zivilluftfahrt, BAZL) auf dem Flugplatz Dübendorf gab er nur ein kurzes Gastspiel, weil ihn noch 1934 die Swissair als technischen Leiter engagiert hatte. In dieser Funktion machte sich Fierz mit den technisch-betrieblichen Erfordernissen der stark aufstrebenden Linienfliegerei vertraut. Als Betriebsleiter der Flugzeugwartung bei der Swissair stand er oft unter Stress,



AC-4 Gentleman, HB-OTO (rechts) und AC-12, HB-AXA und HB-AXI (links) vor dem Sportflieger-Hangar in Dübendorf.



*Die Swissair-Werft
in Dübendorf in den
30er-Jahren, dem
Wirkungsort von Fierz.*

wenn beispielsweise die Flugzeuge von ihren Einsätzen zu spät zurückkamen. Er fühlte sich voll verantwortlich für das ganze Team. Deshalb wünschte er sich eine Arbeit, bei der er mehr mit Entwicklung und Herstellung zu tun hatte, ähnlich wie bei Comte.

Facharbeitern ausgestattet, die früher ihre Ausbildung in der Flugzeugfabrik Alfred Comte genossen hatten. Anfänglich wurden noch keine Flugzeuge entworfen. Man beschränkte sich auf Revision und Wartung von Militärflugzeugen. Es folgte die Beteiligung am Bau und an der Montage

Chefkonstrukteur bei den Pilatus Flugzeugwerken

Am 16. Dezember 1939 wurden die Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans, gegründet. Es kam Henry Fierz entgegen, dass er 1940 als technischer Leiter und Chefkonstrukteur nach Stans engagiert wurde. Diesem Unternehmen blieb er bis zu seiner Pensionierung 1962 treu. Während seines aktiven Ruhestandes stellte er sein Wissen und seine Erfahrung im persönlichen Kontakt mit seinen ehemaligen Mitarbeitern der Firma weiterhin zur Verfügung.

Das Konstruktionsbüro der Pilatus Flugzeugwerke wurde mit einigen



Der SB-2 Pelican war das erste von Pilatus gebaute Flugzeug. Es wurde von der ETH Zürich entworfen und von Henry Fierz konstruiert.



der C-3603 und Morane D-3801, die bis Kriegsende in der Schweiz hergestellt wurden.

Vater des Pilatus Porter

Der mit reicher Erfahrung ausgestattete Fierz wurde nicht nur als unbestrittener Chefkonstrukteur, sondern auch als Vater der technischen Pilatus-Entwicklungen anerkannt. Seiner einfachen, bescheidenen Natur entsprechend, plante und baute er unter anderem das im Unterhalt anspruchslose, im Einsatz aber vielseitige Flugzeug, das zur erfolgreichsten schweizerischen Konstruktion wurde: den Pilatus Porter, der sich als «Jeep der Lüfte» in den Aviatikkreisen einen ausgezeichneten Namen machte. Zusammen mit den Pilatus-Schulflugzeugen gelangte der Porter zu internationalem Ansehen.

In den schwierigen Aufbaujahren der Pilatus Flugzeugwerke setzte sich Henry Fierz mit seiner Schaffens- und Motivationskraft sowie mit fachlicher Autorität für das junge Unternehmen ein. 1942 vermittelte das Eidgenössische Luftamt den ersten Auftrag: Konstruktion und Bau eines Flugzeugs,

das vom Studienbüro des Schweizerischen Flugtechnischen Vereins SFV der Professoren Eduard Amstutz und Jakob Ackeret an der ETH Zürich entworfen und berechnet worden war. Der fünfplätzig Schulterdecker SB-2 Pelican zeichnete sich durch seine kurze Start- und Landerollstrecke aus. Der Erstflug des einmotorigen, abgestrebten Hochdeckers fand am 30. Mai 1944 statt.

STOL-Flugzeuge als Markenzeichen

Dieses Spezialflugzeug, das aus wirtschaftlichen Gründen – noch herrschte Kriegszeit – nicht in Serienproduktion ging, wies aber den Pilatus Flugzeugwerken den künftigen Weg, der sich hauptsächlich in der Entwicklung von STOL-Flugzeugen (Short Take-Off and Landing) abzeichnete. Das ungefähr zur gleichen Zeit entwickelte Trainingsflugzeug P-2 konnte am 27. April 1945 zu seinem Jungfernflug starten. Dieser Tiefdecker wurde bis 1949 in zwei Serien von insgesamt 55 Flugzeugen hergestellt und bewährte sich bis 1981 als Übungsmaschine der schweizerischen Luftwaffe.

Henry Fierz mit einem PC-6B/B1-H2 Turbo Porter zur Zeit seiner Pensionierung.



Der robuste fünfplätzig Leichttransporter P-4 führte am 22. März 1948 seinen Erstflug aus. Weil die Pilatus Flugzeugwerke zu jener Zeit mit der Herstellung von Rümpfen und Leitwerkträgern der Militärflugzeuge Vampire und Venom ausgelastet waren, kam es nicht zur Serienfabrikation dieses Hochdeckers. Der einzige

P-4 stürzte am 13. Oktober 1957 bei einer Übung der Rettungsflugwacht ab.

Fierz hatte die Idee zum Arbeitsflugzeug PC-6 bereits 1928 mit dem AC-4 und dem AC-8. Über den P-4 entwickelte er sukzessive den PC-6 Porter/Turbo Porter, der den Flugzeugwerken Pilatus internationalen Bekanntheitsgrad verschaffte. Zuvor hatte Fierz mit

P-2 Prototyp auf dem Werksareal der Pilatus Flugzeugwerke kurz vor dem Start zum Erstflug am 27. April 1945. Er war die erste Konstruktion von Henry Fierz für die Pilatus Flugzeugwerke. Im Cockpit sitzt Horst Siegfried. Der Erstflug dauerte 24 Minuten.



P-2, «Line-up», ca. 1948.

Mit dem Kleintransporter P-4 sammelte Pilatus wertvolle Erfahrungen für die Konstruktion des PC-6 Porter.



dem P-3 noch ein neues Modell entwickelt, das am 3. September 1953 die Lufttaufe erlebte. Dieses zweiseitige Schul- und Verbindungsflugzeug wurde in 73 Exemplaren vor allem für die Anfängerausbildung und Blindflugschulung der Schweizer Armee eingesetzt. Sechs P-3 gingen in den 60er-Jahren als erste Exportflugzeuge von Pilatus nach Brasilien.

Die ersten P-3 auf dem Pilatus-Werkgelände, 1953. Der Prototyp im Vordergrund verfügt im Gegensatz zu den Serienflugzeugen nur über einen Zweiblatt-Propeller.

Erfolgsgeschichte Pilatus Porter

1957 begannen die Entwicklungsarbeiten für den PC-6 Porter. Der Erstflug dieses «Jeeps der Lüfte» fand am

4. Mai 1959 statt. Der erste Prototyp wurde von einem 340-PS-Kolbenmotor angetrieben. Extrem kurze Start- und Landestrecken gehören zu den markanten Charakteristika des einfach zu wartenden Hochdeckers, der als Personen-, Fracht-, Sanitäts-, Foto-, Vermessungs- und Sprühflugzeug vielseitig verwendet werden kann. Er ist schon auf allen Kontinenten eingesetzt worden, auch mit Skiern und Schwimmern sowie ferner sowohl in der Wüste als auch auf Eis.

Der P-2 Passagier Henry Fierz

Am 9. Mai 1945 flog Henry Fierz als Passagier erstmals mit dem neuen P-2 mit. Der Flug mit Testpilot Horst Siegfried war der dritte mit dem P-2 Prototyp HB-GAB und der zweite an diesem Tag. Zwar setzte der Motor wegen eines Zündkerzen-Defektes zeitweise aus, doch erreichte die Maschine mit dem prominenten Passagier eine Flugeschwindigkeit von 430 km/h. Nach 19 Minuten setzte Siegfried den P-2 wieder sicher auf der Piste des Flugplatzes Buochs auf.



Der Prototyp PC-6 Porter, HB-FAN, wurde 1960 für die Schweizerische Dhaulagiri-Expedition eingesetzt. Mit seinen Materialflügen im Himalaya bis auf eine Höhe von 5700 m über dem Meeresspiegel stellte das fliegende Stanser Produkt seine ausserordentlichen Fähigkeiten unter härtesten Bedingungen unter Beweis. Der weltweite Siegeszug des Porters begann mit dem Einbau einer leichten Turbine anstelle des Kolbenmotors. Bis Ende 2006 wurden in den Pilatus Flugzeugwerken 445 PC-6 Porter/Turbo Porter gebaut, und noch heute verlassen jedes Jahr mehrere neue Maschinen des unverwüchtlichen Hochdeckers die Werkhallen in Stans. In den USA stellte Fairchild-Hiller 92 Turbo Porter in Lizenz her.

Die von Henry Fierz vorangetriebene Weiterentwicklung des Turbo Porters vermittelte über die Zeit seiner Pensionierung hinaus den Pilatus Flugzeugwerken konstruktiv-techni-



Der erste PC-6 Porter-Prototyp beim Abwurf eines Strohbällens aus der Bodenluke, 1959.

sche Impulse. Damit legte er beispielsweise den Grundstein für das erst später zur Serienreife herangewachsene Trainingsflugzeug PC-7.

Sicherheit durch Erfahrung

Die Konstruktionen von Henry Fierz waren robust, langlebig und äusserst sicher. Weil die Festigkeit vieler seiner Arbeiten durch Statiker nur un-

Als erstes Flugzeug überhaupt erhielt ein Pilatus Porter eine UNO-Immatrikulation, Aufnahme aus dem Jahr 1963 im Westen Nepals.

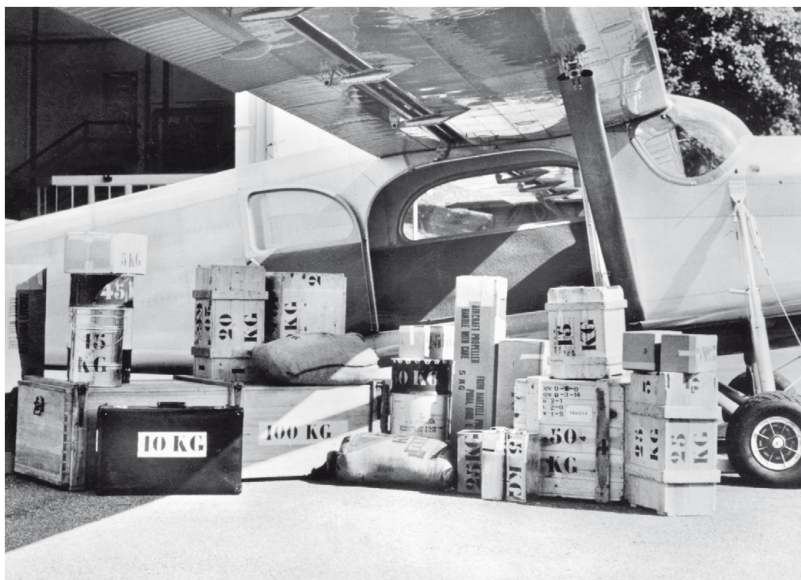


Henry Fierz als vifer Renter.

genügend oder überhaupt nicht nachgewiesen werden konnte, wurden die benötigten Werte mit Belastungsversuchen ermittelt. Des Öfteren waren die Statiker erstaunt, wie deutlich die Konstruktionen von Fierz die vom Luftamt vorgeschriebenen Werte übertrafen.

Auf einfache Art, ohne komplizierte Formeln, kontrollierte Fierz jeweils die kritischen Stellen rechnerisch in Bezug auf ihre Spannungen. Wenn es um Festigkeits- oder Deformationsberechnungen ging, war er eher bereit, den aufwendigeren, übersichtlicheren und damit für ihn auch sichereren Weg zu wählen, als mit einer komplizierten, unübersichtlichen Rechnungsformel in einem Schritt das Resultat zu akzeptieren. Die damals verfügbaren Formeln waren tauglich zum Berechnen von Einzelteilen. Heute können mit dem Computer Strukturen im Verbund (vernietet oder geschweisst) genau berechnet werden. Fierz war aufgrund seiner grossen Erfahrung in der Lage, in diesen Verbundstrukturen zu erkennen, wie die Spannungen verliefen. In seinem Bestreben, die höchstmögliche Leistung unter Berücksichtigung einer hohen Zuladung mit leichtester Struktur zu erreichen, prüfte Fierz jeweils

Der PC-6 Porter weist eine hohe Ladekapazität auf.



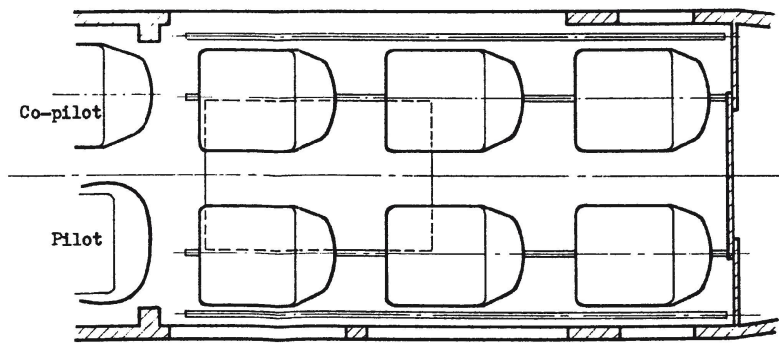
mehrere mögliche Varianten. Der wichtigste Faktor war ihm dabei immer die Sicherheit.

Der tüftelnde Segler

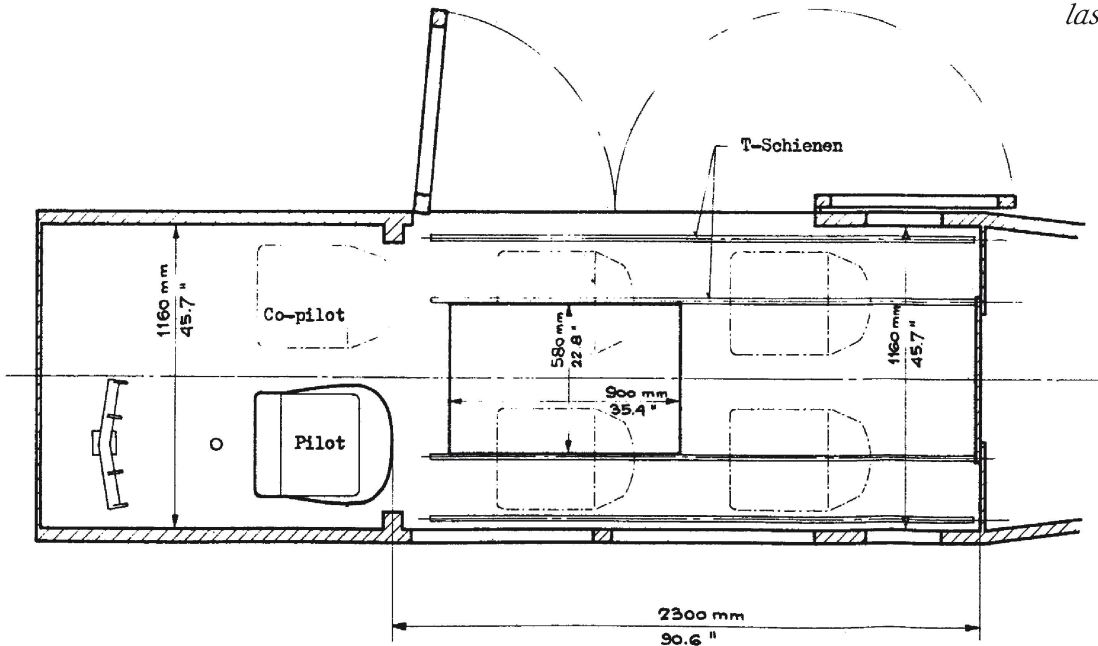
In seiner Freizeit, die er vor allem nach seiner Pensionierung im Jahr 1962 geniessen konnte, kam der Segler Henry Fierz zum Zuge. Sein kreatives Denken holte ihn auch ausserhalb des Konstruktionsbüros ein, wenn er beim Bau seiner Segelschiffe neue Ideen einbrachte. Als eigentliches Hobby mit praktischem Nutzen widmete er sich hydrodynamischen Modellversuchen.

Für seine technischen Experimente dienten ihm Balsaholzmodelle im Massstab 1:20, die paarweise hinter einem schlanken Katamaranmodell mit Waagebalken gezogen wurden, so dass bei verschiedenen Geschwindigkeiten der Widerstand verglichen werden konnte. Der eine Teilnehmer an diesem Versuch zog mit Fischrute die Bootsmodelle, während sein «Assistent» mittels Stoppuhr die Zeit erfasste, die das Modell zur Zurücklegung der Mess-Strecke benötigte.

Anordnung 8-sitzig



Ein wesentlicher Grund für den Erfolg des Pilatus Porter ist seine Flexibilität: So können die Sitze (Bild oben) nach einem Passagierflug rasch ausgebaut und im Heck hinter der Kabine verstaut werden, um als reines Frachtflugzeug (Bild unten) zurück zu fliegen, ohne die Sitze zurücklassen zu müssen.



Somit konnte mit der Wurzel aus dem Modellmassstab die Geschwindigkeit ermittelt werden. In dieser Art und Weise wurden Eigenentwürfe mit bekannten Bootsformen verglichen und ausgewertet, wofür Fierz von 1958 bis 1963 am frühen Morgen von 4 bis 6 Uhr oder am Feierabend und Wochenende Hunderte von Stunden verbracht hat. In vielen Fällen war auch sein Berufskollege Emil Singenberger in diese konstruktiv-technische Freizeitgestaltung involviert.

Bescheidenheit als Tugend

Bei all seinen beruflichen Erfolgen blieb Henry Fierz ein bescheidener Mensch mit einem ausgesprochenen Gerechtigkeitsinn, der sich auch bei der Führung seiner Mitarbeiter positiv

auswirkte. Seinen Militärdienst leistete er als Soldat. Auch wenn er selber nicht fliegen konnte, pflegte Fierz mit den Piloten einen regen Gedankenaustausch und blieb mit einigen von ihnen über die Pensionierung hinaus kollegial verbunden. Henry Fierz starb am 31. August 1972 im Alter von 75 Jahren an Herzschwäche in Buochs. Seine Asche wurde dem Vierwaldstättersee übergeben.

Was bleibt von Henry Fierz?

An den Zürcher Flugzeugkonstrukteur erinnern neben dem nach wie vor gebauten Turbo Porter zahlreiche, privat betriebene Pilatus P-2 und P-3 im In- und Ausland. Vier seiner frühen Konstruktion Comte AC-4 sind erhalten geblieben. Zwei stehen als Aus-

Der PC-6/B2-H4 Turbo Porter demonstriert die ausgezeichneten STOL-Eigenschaften auf dem Pilatus Werkgelände.

Konstruierte und gebaute Fierz-Flugzeuge

Typ	Anzahl	Einsatzperiode ¹
Comte AC-1	1	1927–1941
Comte AC-3	3	1930–1934
Comte AC-4	11	1928–heute
Comte AC-8	3	1930–1956
Comte AC-11	1	1931–1951
Comte AC-12	8	1932–1970
Total Comte	27 Flugzeuge	
SB-2 Pelican	1	1944–1948
Pilatus P-2	55	1945–heute
Pilatus P-3	80	1953–heute
Pilatus P-4	1	1948–1957
Pilatus PC-6	537	1959–heute ²
Total Pilatus	674 Flugzeuge	
Gesamttotal	701 Flugzeuge	

¹ Periode vom Erstflug des Prototyps bis zum Ende der Einsatzzeit oder der letzten Löschung im zivilen Luftfahrzeugregister des entsprechenden Typs.

² inkl. Lizenzbau bei Fairchild-Hiller in den USA. Der PC-6 wird nach wie vor produziert.

stellungsobjekte im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern beziehungsweise im Fliegermuseum in Dübendorf. Zwei sind sogar noch flugtüchtig. Der HB-ETI der Chavez-Flyers in Raron ist das älteste Flugzeug im Schweizerischen Luftfahrzeugregister, und der HB-IKO von SR Technics dürfte einen einmaligen Rekord aufweisen: Seit dem Erstflug 1930 wurde das Flugzeug mit Ausnahme einer Totalrevision anfangs der 80er-Jahre nie stillgelegt. Das heisst, die Maschine fliegt schon seit 77 Jahren ununterbrochen. Ein schöneres «lebendes» Denkmal für einen Flugzeugkonstrukteur kann es kaum geben.





Henry Fierz an Bord seines Einmast-Seglers (Eigenkonstruktion und Eigenbau).

Chronik

- 1897 11. November: Geburt in Herrliberg (ZH)
- 1920 Polytechnikum Winterthur: Diplom als Ingenieur, danach in den USA bei «Curtiss», «Douglas» und «Packard» tätig
- 1925 Chefkonstrukteur der Schweizerischen Flugzeugfabrik Alfred Comte, Oberrieden (ZH)
Konstruktion verschiedener Modelle, u.a. des AC-4
- 1934 Technischer Leiter bei der Swissair
- 1940 Chefkonstrukteur der Pilatus Flugzeugwerke, Stans
Konstruktion von SB-2 und P-2
- 1946 Technischer Direktor der Pilatus Flugzeugwerke, Stans
Konstruktion von P-3 und P-4
- 1959 Erstflug des Mehrzweck-Transportflugzeugs PC-6 Porter
- 1962 Nach der Pensionierung Vorarbeiten für die späteren Turbo-Trainer
- 1972 31. August: Tod in Buochs (NW)