

Der Porter fliegt weiter : am schwierigsten ist die Landung

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Soldat : die führende Militärzeitschrift der Schweiz**

Band (Jahr): **87 (2012)**

Heft 5

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-715703>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Der Porter fliegt weiter: Am schwierigsten ist die Landung

Er fliegt und fliegt und fliegt: Der Pilatus Porter PC-6. Einfach konstruiert versieht er als Arbeitspferd seinen Dienst in der Schweizer Luftwaffe. Ans Ausmustern des Kleintransportflugzeugs denkt derzeit niemand.

Die meisten Piloten lieben den Porter. Etwas anderes kann sich Hauptmann Daniel Fausch kaum vorstellen: «Das Besondere an ihm ist, dass er so rustikal ist», erklärt der Chefpilot Porter in der Luftwaffe. Der Porter hat keinen Autopiloten. Auch sonst findet sich relativ wenig Elektronik an Bord. Seiten- und Höhenruder werden über Seilzüge betätigt.

Die Instrumentierung ist rudimentär: Ein Höhenmesser, eine Geschwindigkeitsanzeige, zwei künstliche Horizonte, ein Variometer und ein Kurskreisel, der die Flugrichtung anzeigt, helfen dem Piloten, das Flugzeug auch bei Nacht zu fliegen. Trotz der spartanischen Cockpit-Ausrüstung können mit dem Porter aber auch Instrumentenflüge durchgeführt werden – so kann er bei schlechtem Wetter und Hochnebellagen fliegen.

Ein bisschen habe der Porter Kultstatus, «wie ein alter Jeep oder wie die Alouette-III», schwärmt Daniel Fausch. Unverwundlich fliegt das in den 50er-Jahren entwickelte Flugzeug militärisch und zivil immer noch auf der ganzen Welt. Die Schweizer Luftwaffe hat 15 Maschinen im Einsatz. Die meisten Porter-Piloten kommen aus der Miliz und gehören der Lufttransport-Staffel 7 an. Auch alle Berufsheli-Piloten der Luftwaffe fliegen den Porter. Die Luftwaffe nutzt ihn heute für Personen- und Materialtransporte, zum Absetzen von Fallschirmspringern und zur Begleitung von Drohnen. Früher flog der Porter auch im Sprüheinsatz und wurde zur Feuerbekämpfung und zum Abwurf von Lasten gebraucht.

Drei-Punkte-Landung

Daniel Fausch kann das Flugzeug aus 500 Metern relativ abrupt und steil absinken lassen, mit dem Propeller bremsend, um es erst wenige Meter über dem Boden wieder aufzufangen und zu einer formvollendeten Drei-Punkte-Landung anzusetzen. Es ist wichtig, dass der Porter mit allen drei



Majestätisch zieht der Porter seine Bahn. Eingerichtet ist er rustikal.



Der Porter fliegt weiter: Der Pilatus PC-6 mit der Nummer V-635 über der Schweiz.

Notlandung im Entlebuch – Tankanzeige bringt brenzlige Lage

Peter Bochsler flog den Porter von 1972 bis 2004, hat als Fluglehrer fast 90 Piloten auf den Porter umgeschult und war von 1991 bis 2004 Chefpilot auf diesem Flugzeugtyp. Ein Julitag im Jahr 1985 bleibt ihm in besonderer Erinnerung, als er von Dübendorf über Samedan fünf Passagiere nach Bern und Emmen flog und die Porter-Tankanzeigen ihn in eine mehr als brenzlige Situation brachten.

Das Flugzeug, ein umgebauter ehemaliger «Kolben-Porter», konnte maximal 400 Liter Treibstoff tanken. Bochsler übernahm das Flugzeug mit der Meldung, es sei vollgetankt. Kurz nach dem Start bemerkte er aber, dass die Tankanzeige bereits auf 3/4 stand. Wenn ein umgebauter Porter mit 400 Litern betankt war, stand die Tankanzeige normalerweise auf voll.

Wenn ein Turboporter der neuen Serie mit 400 Litern betankt war, was an sich die Standardbetankung darstellte, da 400 l für die meisten Flüge in der Schweiz genügten und damit das Flugzeug nicht unnötig schwer wurde, stand die Tankan-

zeige auf 3/4 – denn er konnte maximal 640 Liter tanken. Die Tankanzeigen waren erfahrungsgemäss nicht sehr präzise und im Steig- oder Sinkflug wurden sie noch ungenauer. Bochsler dachte nach seinem Start, die Anzeigen seien womöglich neu geeicht worden und würden nun bei allen Portern bei 400 Litern 3/4 anzeigen. Es sollte sich als Irrtum herausstellen.

«Auf dem Flug nach Bern machte ich ständige Berechnungen und kam zur Überzeugung, dass mein Vorrat an Treibstoff problemlos bis Emmen reichen sollte», berichtet er. «Im Anflug auf Belp standen die Tankanzeigen recht tief, doch aufgrund meiner Erfahrung, des Eintrags im Logbuch sowie der Anzeige des Totalisators, welcher zu jenem Zeitpunkt auf 270 Liter stand, war ich überzeugt, noch mindestens 130 Liter im Tank zu haben.»

Nach dem Start in Bern standen die Zeiger beängstigend tief, doch war Bochsler immer noch überzeugt, dass sie falsch anzeigen würden. Als die Zeiger kurz vor dem Napf-Gebiet praktisch auf 0 standen,

entschloss sich der Pilot zu steigen, um im Falle eines Triebwerksausfalls genügend Zeit für die Suche nach einem geeigneten Notlandeplatz zu haben.

«Ich erinnere mich nicht mehr genau, wie lange es dauerte, bis es tatsächlich ruhig wurde im Flugzeug», erinnert sich der Pilot. Er setzte ein «Mayday» ab, orientierte die sichtlich schockierten Passagiere und leitete die Notlandung auf einer Wiese ein. «Und dann lief alles ab wie geübt, mit dem einzigen Unterschied, dass es am Schluss keinen Durchstart gegeben hat.»

Bei der Notlandung durch den Fluglehrer kam niemand zu Schaden, auch das Flugzeug nicht, und nach einer improvisierten Betankung konnte es nach Dübendorf zurückkehren. Grund für den Triebwerksausfall war übrigens ein Missverständnis zwischen zwei Mechanikern in Dübendorf – es waren 300 und nicht 400 Liter im Tank. Diese Lehre zog Peter Bochsler: «Für mich standen fortan die Tankanzeigen bei 1/4 schon fast bei 0, und ich habe immer eher zu früh als zu spät tanken lassen.» *mc.*

Rädern – eines am Heck, zwei am Rumpf bei den Tragflächen – gleichzeitig aufsetzt. «Wenn man zu schnell ist und nur mit dem Hauptfahrwerk aufsetzt, kann das Flugzeug um die Hochachse instabil werden und beim Ausrollen nach links oder rechts ausbrechen.»

Schwierig könne die Lage auch durch Seitenwinde und bei schmalen Pisten werden. So manch einer sei dem Porter schon mit durchgeschwitztem Rücken entstieg, sagt der Chefpilot. Schliesslich kann man mit dem Porter auf Feldern und Wiesen, hinter Waldstücken oder Erdhügeln landen. Früher setzten Schweizer Militärpiloten den Porter auch mit Kufen auf Schneefeldern auf.


Kurzer Start, kurze Landung

Bei der Landung kann der Pilot den Porter mit Schubumkehr, dem Reverse, 120 Meter nach dem Aufsetzen zum Stillstand bringen. Umgekehrt reichen 100 Meter aus, um ihn in die Luft zu bringen – bei Gegenwind sind es sogar um die 70 Meter. Auch voll beladen reichen 250 Meter. Die STOL-Eigenschaften («Short Take-Off and Landing» – kurzer Start und kurze Landung) machen den Transporter zum Flugzeug, auf das man sich auch in schwierigen Situationen noch verlassen kann.

«Was irgendwie in die Kabine reingeht, wird auch zugeladen», berichtet der pensionierte Luftwaffenpilot Max Schmid. Die Nutzlast mit Treibstoff zusammen ist annähernd identisch mit dem technischen Leergewicht von etwa 1400 Kilogramm – ein aussergewöhnlich gutes Verhältnis zwischen Zuladung und Eigengewicht.

Stärkerer Motor brachte Erfolg

Die ersten Porter mit Kolbenmotoren flogen ab 1959, die Armee beschaffte ihre ersten Maschinen 1967. In den 1970er-Jahren kam der stärkere Turbo-Porter mit der 550-PS-Propellerturbine von Pratt&Whitney zum Einsatz. Auch die «Kolben-Porter» wurden Anfang der 80er-Jahre mit dem stärkeren Triebwerk ausgerüstet.

«Die Kolbenmotoren hatten zur Folge, dass im Wallis, wo meistens ein relativ starker Wind bläst, die Züge der SBB schneller waren als wir im Porter mit Gegenwind», berichtet Max Schmid. Mit dem Umbau auf Turbo-Porter mit Pratt-Turbinen in den 1970er-Jahren habe sich die Reisefluggeschwindigkeit fast verdoppelt. Die Leistungssteigerung habe ein viel grösseres Einsatzspektrum erlaubt und den weltweiten Erfolg des Porters eingeleitet. mc. 

Aus Luftwaffe Jahresheft



Spektakuläre Aufnahme von oben.