Zeitschrift: Protar

Herausgeber: Schweizerische Luftschutz-Offiziersgesellschaft; Schweizerische Gesellschaft der Offiziere des Territorialdienstes

Band: 31 (1965)

Heft: 7-8

Artikel: 25 Jahre Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans

Autor: Horber, Heinrich

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-364174

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: 23.08.2025

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

Massnahmen zur Stärkung der Wehrkraft

Auf Grund der vorangegangenen Ausführungen ergibt sich eine ganze Reihe von äusserst wichtigen Massnahmen, die zur Stärkung der Landesverteidigung und zum Schutze des Vaterlandes notwendig sind. Diese sollen hier wie folgt zusammengefasst werden:

— Eine vermehrte Ertüchtigung der Jugend durch Sport und militärischen Vorunterricht usw.
— Eine straffere Disziplin und grössere Zuverlässigkeit bei allen Obliegenheiten des täglichen Lebens und im Beruf.
— Hebung der Dienstfreudigkeit durch eine entsprechende Erziehung und Behandlung und Gewährung von bestimmten Erleichterungen zur Ausübung der dienstlichen Tätigkeit.
— Eine bessere Lösung des Problems der Dienstverweigerung.
— Eine weitgehende kriegsgenügende Ausbildung unserer Armee und aller Organisationen des Zivilschutzes.
— Die Bereitstellung der für einen totalen Krieg unbedingt notwendigen Waffen und des entsprechenden Materials.
— Eine wesentliche Verstärkung des Geländes als unseres besten Verbündeten.
— Eine schärfere Ueberwachung aller kriegswichtigen Einrichtungen.
— Der vermehrte Einsatz der einheimischen Industrie, denn wir werden besonders in der ersten Zeit eines Krieges voll und ganz auf unsere Rüstungsindustrie angewiesen sein.
— Eine Konzentration der Hilfe zugunsten unserer Landesverteidigung und der weniger Begüterten, die in unserem Lande (trotz Hochkonjunktur) noch sehr zahlreich vorhanden sind.
— Strenge Massnahmen gegen die Teuerung und Korruption

Nur so kann sich unser Land von ungesunden Methoden befreien und sich auf einen plötzlich ausbrechenden Krieg vorbereiten, um in der Stunde der Gefahr in allen Bereichen gewappnet zu sein.

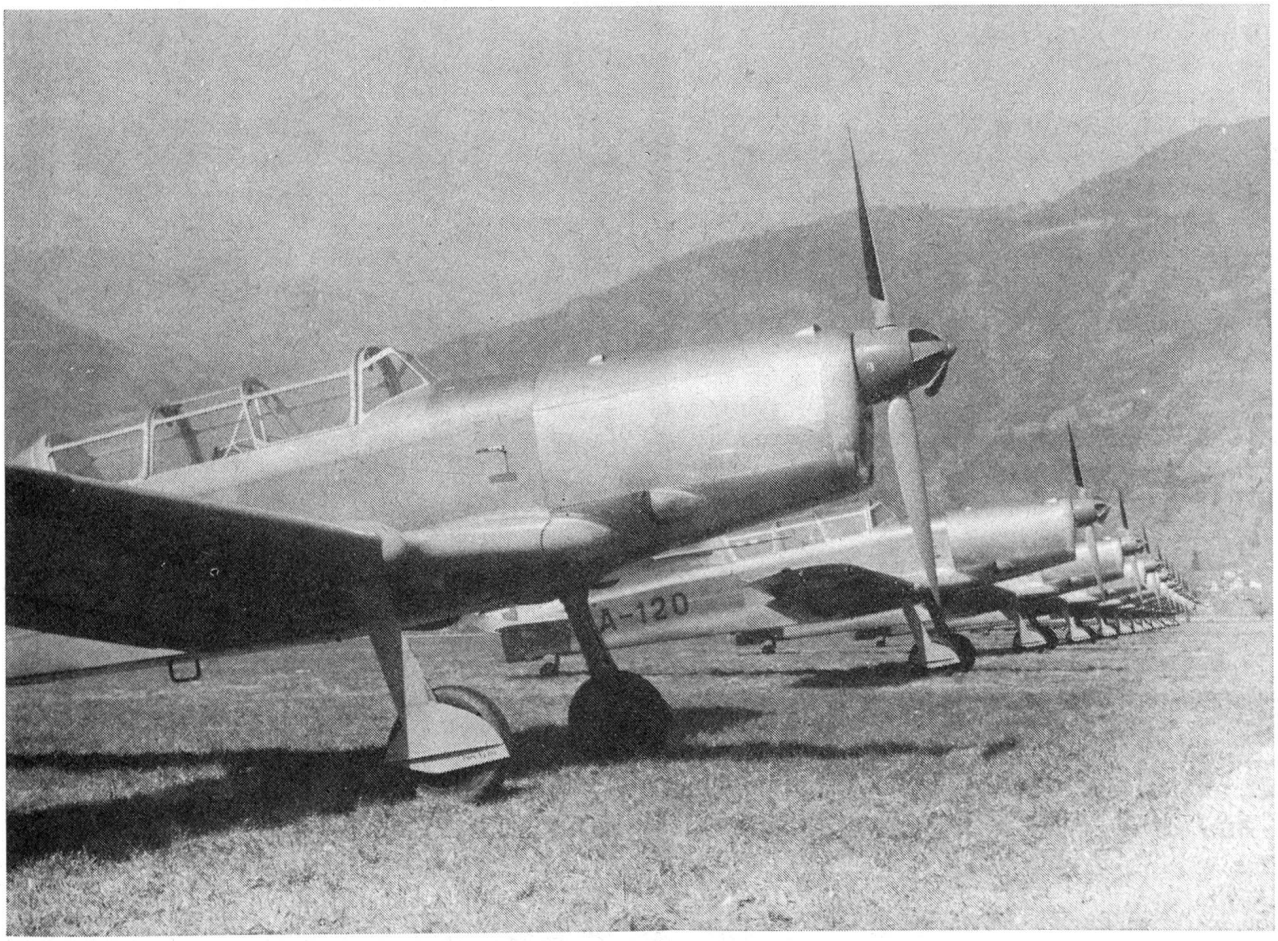
25 Jahre Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans

Von Heinrich Horber, Frauenfeld

Fährt man von Stans auf der Strasse in Richtung Ennetbürgen, so zeigen sich neben dem militärisch günstig gelegenen Flugplatz die an den Südhang des Bürgenberges angelehnten Hallen und Werkstätten eines Flugzeugwerkes, das Mitte Dezember des Jahres 1939 — d. h. wenige Monate nach Kriegsausbruch — mit einem Kapital von zwei Millionen Franken gegründet wurde. Bereits schon in den Jahren 1940/41 wurden in dieser sonst industriearmen Gegend die ersten zweckmässigen Fabrikbauten erstellt und im letztgenannten Jahr — d. h. 1941 — die Arbeit im Werk bereits aufgenommen, zunächst hauptsächlich mit Ueberholungen und Reparaturen an Militärflugzeugen. Am 5. Februar 1942 fand dann die offizielle Einweihung der Gebäulichkeiten der Pilatus Flugzeugwerke AG statt, an der auch General Henri Guisan teilnahm. Bald konnte auch die Montage von neuen Flugzeugen im Auftrag der Kriegstechnischen Abteilung des EMD in Angriff genommen werden. Diese Arbeiten bildeten den Grundstock der Beschäftigung und gaben der neuen Firma insbesondere die Möglichkeit, neue Arbeitskräfte zu schulen und mit den speziellen Anforderungen, die im Flugzeugbau gestellt werden, vertraut zu machen. Auch heute noch bilden Revisionen und Reparaturen an Militärflugzeugen im Auftrag der Direktion der Militärflugplätze — der DMP — einen ansehnlichen Teil der Beschäftigung dieses Werkes.

Schon in der Zeit während und nach der Gründung dieses jungen einheimischen Unternehmens des Flugzeugbaues waren sich dessen leitende Persönlichkeiten bewusst, dass sich der «schweizerische Flugzeugbau» nicht auf einen Konkurrenzkampf mit jenen grossen ausländischen Flugzeugwerften einlassen kann, die auf Massen- bzw. Grosserienproduktion eingestellt bzw. eingerichtet sind. So beschränkte man sich bei der Pilatus AG auf den Bau von besondern Konstruktionen, die auf die speziellen Bedingungen unseres Landes zugeschnitten sind. So wurde in Verbindung mit dem unter Leitung von Prof. Amstutz stehenden Studienbüro für Spezialflugzeuge der ETH mit den Vorarbeiten und ab 1942 mit dem Bau des Flugzeuges SB-2 «Pelikan» begonnen, das im Mai 1944 luftamtlich abgenommen werden konnte. Eine Serienherstellung dieses beachtenswerten Flugzeuges mit seinen bestechenden Kurzstart- und -landeeigenschaften à la «Fieseler-Storch» war daher aus verschiedenen Gründen leider nicht möglich. Bereits im Jahr zuvor — d. h. 1943 — hatte sich das kleine Flugzeugwerk an die Entwicklung des Militär-Trainingsflugzeuges P-2 herangemacht, denn das Fehlen von Trainingsflugzeugen für unsere Militärpiloten und die Unmöglichkeit, geeignete Flugzeuge aus dem Auslande zu erhalten, hatten den damaligen Chefkonstrukteur und technischen Leiter — Ingenieur Henri Fierz — dazu bewogen, dem Verwaltungsrat die Entwicklung eines eigenen Trainingsflugzeuges für militärische Verwendungszwecke vorzuschlagen. Trotz fehlenden Zusicherungen seitens unserer Armeestellen entschlossen sich die Pilatus Flugzeugwerke, auf eigenes Risiko ein solches Trainingsflugzeug zu entwickeln. Bereits im April 1945 konnte dieses Flugzeug — der Typ P-2 — mit den Versuchsflügen beginnen. Der Trainer P-2 ist ein zweisitziges Flugzeug mit einziehbarem Fahrwerk, 465 PS-Argus-Motor. Höchstgeschwindigkeit 340 km/h. Es kann für Uebungsflüge bewaffnet werden (1 MG für Pilot und kleinere Bomben). Nach eingehender Prüfung dieses

Das Kleintransportflugzeug Pilatus P-4

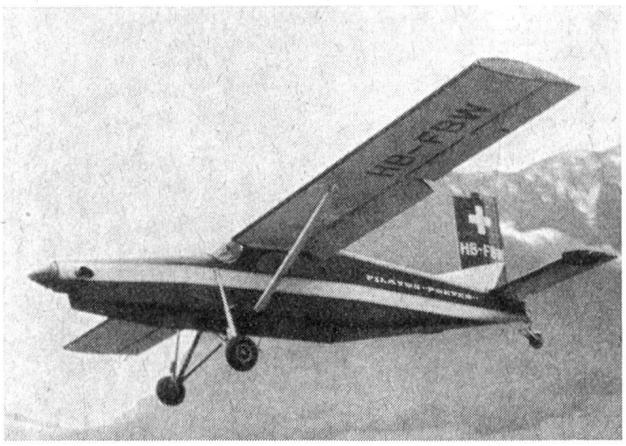


Eine Serie Pilatus P-3, einmotoriges, zweisitziges Schul- und Trainingsflugzeug, 260-PS-Argus-Motor. Maximales Fluggewicht 1530 kg, Höchstgeschwindigkeit 300 km/h. Gipfelhöhe 5500m, Reichweite 650 Kilometer

Pilatus «Pelikan» SB-2 im Fluge

Typs durch die militärischen Instanzen gab die Armee zwei Serien von 28 und 27 Stück in Auftrag, die in den Jahren 1947 bis 1950 gebaut und abgeliefert wurden.

In der Zwischenzeit — im Jahre 1949 — brachte das Werk das fünfsitzige Leichttransportflugzeug P-4 heraus. Zum Serienbau kam es jedoch wieder nicht, da das Unternehmen von der Kriegstechnischen Abteilung des EMD den Auftrag erhielt, die Teilfabrikation der ersten Lizenz-Vampire-Düsenflugzeuge sofort an die Hand zu nehmen; ein Auftrag, der bis Ende 1952 die Hauptbeschäftigung des Werkes darstellte. Daran anschliessend folgte ein weiterer Auftrag der KTA auf Anfertigung der gleichen Bauteile für eine weitere Serie von Jagd- und Kampfflugzeugen mit Strahlantrieb. — Seit 1951 — als man von der Ablösung der Bücker-Schulflugzeuge (Doppeldecker) durch modernere Typen bereits «munkelte», schufen die Pilatuswerke den Grundschul- und Uebungstiefdecker P-3 mit dem Lycoming-Boxermotor, zwei hintereinanderliegenden Sitzen, Vollsichthaube und elektromechanisch betätigtem Einziehfahrwerk und Landeklappen. Auch dieser Typ P-3 entstand auf eigene Werkinitiative. So konnte dieses Flugzeug bereits im Jahr 1953 in Flugerprobung gehen. Die umfangreichen Testflüge ergaben, dass dieser neue Pilatus-Militärtrainer auch im Vergleich mit verschiedenen ausländischen Modellen über hervorragende Flugleistungen verfügt. Zunächst wurde für die schweizerischen Fliegertruppen eine Vorserie von 12 Stück in Auftrag gegeben, die im Laufe des Jahres 1956 zur Ablieferung kam. Bereits im August des folgenden Jahres wurde eine Grosserie bestellt, deren sechzig Einheiten in Zusammenarbeit mit andern schweizerischen Fir-



Ein Pilatus-Turpo-«Porter». Wie der Name Turpo-Porter sagt, ist dieses Flugzeug mit einer Propellerturbine ausgerüstet. Zum Einbau gelangt die französische Propeller-Turbine Astazou; neuerdings eine noch leistungsfähigere kanadische Turbine mit einer Startleistung von 550 PS

Photo: M. Fricke

Flugaufnahme der Pilatus Flugzeugwerke AG Stans

Blick in die Halle für Revisionen an Flugzeugen

men (Schweizerische Wagonsfabrik Schlieren AG, Flug- und Fahrzeugwerke AG Altenrhein, Firma Mecaplex S. A. in Grenchen und Eidg. Flugzeugwerk Emmen-Luzern) produziert wurden.

Abschliessend zu diesem Rückblick auf die technischen Leistungen der Pilatus Flugzeugwerke AG kommen wir zur jüngsten Neuschöpfung — dem Pilatus «Porter». Dieser Flugzeugtyp, der ein Fluggerät mit aussergewöhnlichen Kurzstart- und -landeeigenschaften darstellt, sollte diesem Flugzeugwerk den Beginn einer neuen Aera bedeuten.

Eine sichtliche Anerkennung ist denn auch nicht ausgeblieben. Die grossen Erfolge dieses Flugzeuges schweizerischer Konstruktion in allen Teilen der Welt sind auch unsern «Protar»-Lesern gewiss nicht vorenthalten geblieben. Besonders erwähnenswert dabei ist jedoch, dass gerade im Zeitpunkt des 25jährigen Bestehens des Unternehmens von Stans ein Lizenzvertrag mit einem bekannten Grossunternehmen der amerikanischen Flugzeugindustrie, der Fairchild Hiller Corporation in Hagerstown, abgeschlossen werden konnte, auf Grund dessen der Pilatus «Porter» nunmehr auch in den USA hergestellt wird; ein eindeutiger Beweis, dass dieses Erzeugnis eines verhältnismässig noch jungen schweizerischen Industriezweiges sich eines vorzüglichen Rufes erfreut.

«Wenn auch in der heutigen Zeit 25 Jahre im Wirtschaftsleben im allgemeinen keine grosse Zeitspanne darstellen, so verkörpern 25 Jahre Flugzeugbau doch eine Epoche, in welcher Entwicklung und technischer Fortschritt kaum geahnte Ausmasse angenommen haben», äusserte sich anlässlich einer Presseeinladung zum 25jährigen Bestehen der Werke anfangs dieses Jahres vor seinen Gästen Dr. Ernst Schaerer, Geschäftsleitender Direktor des Unternehmens.

Diese Feststellung trifft vor allem auf unser kleines Land zu, in dem unsere Flugzeugindustrie bis zum heutigen Zeitpunkt immer wieder dornenvolle Wege zu beschreiten, mannigfaltigen Schwierigkeiten die Stirne zu bieten und manche Hindernisse zu überbrükken hatte.

Dokumentation zum Thema «Baulicher Luftschutz»

Die Dokumentationsstelle für Bautechnik in der Fraunhofergesellschaft Stuttgart legt im Rahmen ihrer Kurzberichte aus der Bauforschung zwei Sonderhefte über den «Baulichen Luftschutz» vor. Das erste Heft (1964) enthält Kurzfassungen von Berichten, die im Auftrag des Bundesministers für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung erstattet wurden. Im zweiten Heft (1965) wird eine grosse amerikanische Forschungsarbeit anhand der deutschen Uebersetzung dargestellt. Durch die «Kurzberichte aus der Bauforschung» sollen die Fachleute Kenntnis von den wichtigsten Erkenntnissen der wissenschaftlichen Forschung auf dem Gebiete der Bautechnik erhalten. Sobald ein Auftrag abgeschlossen ist, veröffentlichen die «Kurzberichte» eine vom Forscher selbst abgefasste, zusammenfassende Darstellung der Versuchsergebnisse. Die Information erfolgt also kurzfristig, in der Regel lange Zeit vor eventuellen Veröffentlichungen der ausführlichen Berichte.

Damit sich unsere Leser über die Dokumentationsart ein Bild machen können, veröffentlichen wir nachstehend einige Ausschnitte aus unserem Interessenbereich des baulichen Luftschutzes:

Unterirdische und überschüttete Bauwerke

(Buried and semiburied structures). 116 S., zahlr. graph. Darst., Diagr., Tab., 3 Qu.

Auswirkungen von Explosionen in der Luft und unter der Erde auf die verschiedenen Arten unterirdischer Bauwerke. Es wird vorgeschlagen, unterirdische Konstruktionen so zu entwerfen, dass sie, sofern es sich um Personenschutzräume handelt, im elastischen und elastoplastischen, nicht aber im gesamten plastischen Verformungsbereich ausgenützt sind. Von besonderer Bedeutung ist die Entwässerung des umgebenden Erdreichs; sie verringert die dynamischen Erddrücke auf die Wände des Bauwerkes. Hinweise auf die Anordnung von Versorgungsleitungen. Entwurfsverfahren für rahmenartige Bauwerke teilweise oder vollständig unter der Erdoberfläche mit oder ohne Unterzüge und Stützen. Der Boden kann in biegungssteifer Verbindung mit den Wänden angenommen oder im Fall von Einzel- oder Streifenfundamenten nachträglich eingebracht werden. Entwurf gewölbe- oder schalenartiger Bauwerke teilweise oder vollständig unter der Erdoberfläche. — Als Entwurfsbeispiel wird die Berechnung und Bemessung eines kleineren rahmenartigen Stahlbetonbauwerkes mit Querunterzügen und einer Mittelstützenreihe gezeigt. Luftstosslastkurven und Belastungsannahmen. Berechnung der Deckenplatte, Unterzüge, Stützen, der Aussenwand- und Stützenfundamente. Bestimmung der maximalen Durchbiegung und der dynamischen Stützkräfte durch numerische Integration. Schub- und Haftspannungen. Schnitte und Bewehrungsdetails ergänzen die statistischen und dynamischen Untersuchungen.

Untersuchung über Friedensnutzung eines Schutzstollens als Verkehrsweg

Forschungsauftrag des Bundesamtes für zivilen Bevölkerungsschutz, Bad Godesberg, an die Studiengesellschaft für unterirdische Verkehrsanlagen e. V. — Stuva —, Düsseldorf. Bad Godesberg: als Manuskript gedruckt (1964). 71 S. + 25 Anlagen m. Grundr., Schn., Diagr., Tab., Lagepl., 35 Qu., brosch., Ln.-