

Zeitschrift: Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung
Band: 37 (1961-1962)
Heft: 19

Artikel: Pilatus-"Porter" : ein schweizerisches Kleintransportflugzeug
Autor: Horber, Heinrich
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-708019>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 19.11.2024

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

Pilatus-«Porter» — ein schweizerisches Kleintransportflugzeug

Von Heinrich Horber, Frauenfeld

Die «Pilatus»-Flugzeugwerke AG in Stans — ein im Jahre 1939 gegründetes privatwirtschaftliches Unternehmen als Teil des Bührle-Konzerns — hat sich schon mehrmals durch außergewöhnlich beachtenswerte Flugzeugkonstruktionen einen Namen gemacht, der weit über den Rahmen unserer Landesgrenzen in alle Welt hinausgegangen ist. Bereits im Jahre 1943 hatte sich diese Firma an die Entwicklung des Militär-Trainingsflugzeugs P 2 gemacht, das dann im April 1945 seinen Erstflug ausführte und in der Folge in kleineren Stückzahlen für die schweizerische Flugwaffe serienweise hergestellt wurde. Als dann im Jahr 1951 von der **Ablösung der Bückerschulflugzeuge bei unserer Flugwaffe** gesprochen wurde, schufen die Pilatus-Flugzeugwerke das moderne Grundschool- und Übungsflugzeug P 3, einen Ganzmetall-Tiefdecker mit dem Lycoming-Boxermotor, mit hintereinanderliegenden Sitzplätzen, Vollsichthaube und elektromechanisch betätigtem Einziehfahrwerk und Landeklappen. Dieses Flugzeug entstand auf eigene Initiative des kleinen Flugzeugwerkes, ohne Auftrag der Militärverwaltung. Im September 1953 wurde die Flugerprobung aufgenommen. Die umfangreichen Testflüge mit diesem modernen Schul- und Trainingsflugzeug ergaben, daß der Pilatus-Trainer auch im Vergleich mit verschiedenen ausländischen Modellen über hervorragende Flugleistungen verfügt. So wurde eine Vorserie davon für die

schweizerische Luftwaffe in Auftrag gegeben und im Laufe des Jahres 1956 abgeliefert. Die Kriegstechnische Abteilung des EMD bestellte dann bereits im August des folgenden Jahres eine Großserie von diesem vorzüglichen Grundschoolungs- und Trainingsflugzeug.

Nun wollen wir den Lesern unserer Wehrzeitung die jüngsten Neuschöpfungen der Pilatus-Flugzeugwerke AG Stans, die **Porter-Typen** — vorstellen. Der **Porter** ist ein vielseitig verwendbares Kleinflugzeug, das auf Grund langjähriger Erfahrungen im Flugzeugbau entwickelt und gebaut wurde. Es ist ein Arbeitsflugzeug im wahrsten Sinne des Wortes, das den Bedürfnissen und Wünschen für den privaten, geschäftlichen wie auch den **militärischen Transport von Menschen und Kleingütern** angepaßt wurde. Folgende Überlegungen waren für den Entwurf des Porter-Flugzeuges maßgebend: Es sollte ein auch im Gesamtaufbau äußerst einfaches, wirtschaftlich herzustellendes Flugzeug geschaffen werden mit guten Langsamflug-Eigenschaften bei ausreichender Geschwindigkeit. Gute Steigfähigkeit und kurze Start- und Landestrecken sollten den Einsatz von kleinen, schwer zugänglichen Behelfsflugplätzen ermöglichen.

Alle diese Voraussetzungen sind denn auch schon beim ersten Prototyp erfüllt worden. Das Porter-Flugzeug kann somit auch Aufgaben überneh-

men, die sonst dem Hubschrauber vorbehalten sind. Ja, es hat aber gegenüber diesem den Vorteil bedeutend größerer Wirtschaftlichkeit und Sicherheit. Der Pilatus-Porter ist demzufolge ein Flugzeug mit Eigenschaften und Leistungen, die ihm eine Mittelstellung zwischen Normalflugzeug und Helikopter zuweisen.

Es sei an dieser Stelle auf den erfolgreichen Einsatz des Prototyps «Yety» bei der schweizerischen Dhaulagiri-Expedition 1959 hingewiesen, bei der zahlreiche Landungen mit voller Nutzlast in 5750 m Höhe auf dem Nordostcol erfolgreich durchgeführt wurden. Auch der bekannte Gletscherpilot Hermann Geiger verwendet für seine schwierigen hochalpinen Flugunternehmungen zwei Porter-Flugzeuge. Daneben befinden sich noch einige weitere Maschinen — ausgerüstet mit Fahrwerk und Schneekufen — für Gletscherflüge, für das alpine Rettungswesen und ähnliche Aufgaben in Einsatzbereitschaft.

Die Bewährung der Maschine im Hochgebirgseinsatz und in schwierigem Gelände mit behelfsmäßig angelegten Pisten veranlaßte die nepalesische Regierung zum Ankauf zweier Porter-Flugzeuge; zwei weitere stehen in Nepal im Dienste des Internationalen Komitees vom Roten Kreuz (IKRK). Eine neue Version des Porter — ausgerüstet mit der **Propellerturbine Astazou II mit 530 PS** von Turbomeca — wurde neben dem herkömmlichen Typ mit Lycoming-Motor erstmals am Pariser Luftfahrtsalon 1961 in Le Bourget vorgeführt und erweckte größtes Interesse bei der internationalen Flugfachwelt.

Dieser Turbo-Porter genügt höchsten Ansprüchen. Obwohl dieses Propellerturbinen-Triebwerk in der Anschaffung wesentlich teurer ist, erweist sein Betrieb höchste Anspruchlosigkeit neben größeren Revisionsintervallen und niedrigerem Kraftstoffpreis. Dieser Turbo-Porter zeichnet sich überdies durch seine erstaunliche Steigfähigkeit und um 25 Prozent höhere Geschwindigkeit aus als diejenigen der Porter-Typen mit dem Kolbenantrieb. Zudem sind die mit dem Turbo-Porter durchgeführten Starts und Landungen unwahrscheinlich kurz, denn der Propeller wird bei der Landung mittels Schubumkehrvorrichtung als Bremse verwendet. Zufolge seines kleineren Leergewichtes kann diese Type eine größere zahlende Nutzlast aufnehmen. Unlängst wurde ein solcher Turbo-Porter an die französische Gesellschaft «Air-Alpes» geliefert, nachdem dieses Unternehmen mit ei-



Ein mit Skiern ausgerüstetes PORTER-Flugzeug

ner Chartermaschine desselben Typs mit Kolbenmotor die besondere Eignung dieses Flugzeuges für ihre speziellen Bedürfnisse (Hochgebirgseinsatz mit Gletscherlandungen im Montblancmassiv) festgestellt hatte.

Ein Porter wurde von der «Wien Alaska-Airlines» erworben; er hat sich im heurigen, besonders strengen arktischen Winter in höchstem Maße bewährt, so daß sich die Gesellschaft – ebenso wie die «Northern Consolidated Airlines» – zur Option (Entscheidungs- bzw. Vorkaufrecht) von Turbo-Porter-Flugzeugen mit Astazou-Propellerturbine entschlossen hat.

Die vorliegenden Ausführungen zeigen, daß sich schweizerische Qualitätsarbeit und schweizerischer Unternehmergeist auch auf dem Gebiete des Flugzeugbaus über unsere Landesgrenzen hinaus einen Namen von Klang gemacht haben und daß die erwähnten Neuschöpfungen unserer verhältnismäßig kleinen nationalen Flugzeugindustrie ein gutes Zeugnis ausstellen.



Fassungsvermögen an Kleingütern im PORTER-Flugzeug: Das Flugzeug besitzt einen großen quaderförmigen Laderaum mit ebenem Kabinenboden. Die Doppeltüren gewährleisten bequemen ungehinderten Ein- und Auslad.

Schweizerische Militärgesetzgebung

Die Bekleidungsverordnung

Mit einer erst unlängst erlassenen Verordnung vom 10. Januar 1962 über die Bekleidung der schweizerischen Armee hat der Bundesrat die Uniformprobleme neu geregelt. Die dabei getroffene Neuerung besteht allerdings weniger in einer grundlegenden materiellen Neugestaltung der Uniformfrage, als vielmehr darin, daß sich der Bundesrat nunmehr darauf beschränkt, die **allgemeinen Grundsätze** des Bekleidungswesens der Armee und des Hilfsdienstes, einschließlich des Frauenhilfsdienstes, aufzustellen, während alle Einzelheiten, wie die Festlegung der Art der Bekleidung, der Abzeichen usw. in einer Verfügung des Eidgenössischen Militärdepartements geregelt werden. Damit ist die bundesrätliche Bekleidungsverordnung zu einem sehr kurzen Rahmenerlaß zusammengeschrumpft, während die große Zahl der technischen Details des militärischen Bekleidungswesens in die Departementsverfügung verlagert worden sind, wo den laufenden Änderungsbedürfnissen einfacher Rechnung getragen werden kann.

Die Verordnung stellt eingangs fest, daß die Uniform das äußere Kennzeichen der Zugehörigkeit zur Armee bedeute – eine Bestimmung, die unter anderem auch dadurch bedeutsam werden kann, daß sie in bestimmten Fällen den Uniformträger dem Militärstrafrecht unterstellt (MStG Art. 2, Ziff. 2, 3 und 6). Für nicht uniformierte Personen, die nach den kriegsrechtlichen Bestimmungen zur bewaffneten

Macht der Schweiz gehören, wird die eidgenössische Armbinde als das von den internationalen Konventionen vorgeschriebene «erkennbare Abzeichen» erklärt. Die Uniform darf nur von den Angehörigen der Armee oder besonders ermächtigten Personen getragen werden, soweit sie zum Auftreten in Uniform berechtigt sind.

Die Grundfarbe der Uniform für Dienst- und Hilfsdienstpflichtige ist einheitlich das Feldgrau; für weibliche Angehörige des Hilfsdienstes ist die Farbe blaugrau. Bei der Herstellung von Militärtüchern müssen die Vorschriften des Eidgenössischen Militärdepartements eingehalten werden. Dasselbe gilt auch für Form und Schnitt der Uniformstücke sowie für die Abzeichen und sonstigen Zutaten. Dabei sind jede Vornahme vorschriftswidriger Änderungen an der Uniform, das Tragen nicht vorschriftsgemäßer Uniformen sowie das unbefugte Tragen militärischer Abzeichen verboten. Ebenso sind untersagt das Tragen von zivilen Uniformen sowie von Kleidern oder einzelnen Kleidungsstücken, die der militärischen Uniform ähnlich sind und leicht mit ihr verwechselt werden können sowie die Verwendung von Abzeichen, die den militärischen Abzeichen ähnlich sind und leicht mit ihnen verwechselt werden können. Dasselbe gilt schließlich auch für die Umänderung alter und die Anfertigung neuer Uniformstücke in einer Form, die den heutigen Vorschriften widerspricht.

Das Eidgenössische Militärdepartement regelt die einzelnen Anzugsarten sowie das Tragen der Uniform außer Dienst und bei nichtmilitärischen Anlässen. Diese Regelung fin-

det sich im wesentlichen im Kapitel «Anzug» des Dienstreglements, wo die allgemeinen Grundsätze der Bekleidungsverordnung in den Reglementstext eingearbeitet sind. Die Uniform ist strafrechtlich geschützt; jeder Mißbrauch unterliegt der militärgerichtlichen Verfolgung gemäß Art. 72 MStG. Eigene Uniformen dürfen nur Offiziere, Stabssekretäre, Offiziersaspiranten und Berufsunteroffiziere anschaffen, wobei die Vorschriften eingehalten werden müssen. Herstellung und Handel mit Uniformen sind bewilligungspflichtig.

Die militärische Uniform besteht aus:

a) den **allgemeinen Bekleidungsstücken**, nämlich:

– für die **Dienst- und Hilfsdienstpflichtigen**:

die Kopfbedeckung, der Waffenrock, die Hose, der Mantel und das Uniformhemd mit Krawatte;

– für die **weiblichen Angehörigen des Hilfsdienstes**:

die Kopfbedeckung, die Jacke, die Bluse mit Krawatte, der Jupe, die Hose, der Mantel und die Schürze.

b) den **besonderen Bekleidungsstücken**, zu denen gehören: das Schuhwerk, die Gamaschen, die Arbeits- und Spezialkleider, die Gurte, die Handschuhe, die Kopftücher, die Knöpfe und der Regenschutz.

c) Die **militärischen Abzeichen**:

– Unterscheidungsabzeichen;
– Gradabzeichen, Funktionsabzeichen;
– Spezialistenabzeichen;
– Auszeichnungen;
– weitere Kennzeichen.