



Die kleine feine Kunstflugstaffel

Sieben Piloten, fünf Flugzeuge in Privatbesitz und viel Leidenschaft konstituieren die P3 Flyers, auch «The Swiss Pilatus Warbird Aerobatic Team» genannt. Die Kunstflugtruppe ist auf dem Flugplatz Ambri stationiert und finanziert sich zum grössten Teil aus eigenen Mitteln. Airshows in ganz Europa gehören zu ihren jährlichen Aktivitäten.

Text: Daniel Dubouloz

Zugegeben, 240 PS ohne Turbo für 1500 Kilogramm maximales Startgewicht klingt schon für einen PPL-Piloten nicht berauschend – geschweige denn für einen Kunstflugpiloten. Trotzdem: Nachdem die Armee anfangs der 90er-Jahre damit begonnen hatte, die Restbestände der P3 zu verkaufen, fanden sich private Käufer, welche die Maschinen nicht nur als Sportflugzeuge benützen wollten, sondern mehr Potenzial in ihnen sahen. So wurde im Jahr 1996 die erste Kunstflug-Vorführung mit zwei Flugzeugen geflogen, und die Truppe vergrösserte sich stetig. Heute zählt die Tessiner Kunstflugstaffel insgesamt fünf Flugzeuge.

Schwache Motorisierung, gute Aerodynamik

Marco Guscio ist seit 20 Jahren Teil der P3 Flyers und besitzt eine eigene Maschine. Er kennt sie fliegerisch wie technisch in- und auswendig. Daher weiss er genau, wie sich ein eher leistungsschwacher Flugzeug mit einem derart hohen Gewicht fliegt. «Die aussergewöhnlich gute Aerodynamik des Flugzeugs vermag die schwache Motorisierung teils aufzuheben», gibt er zu Protokoll. «Das Flugzeug widersteht zudem äusserst hohen g-Belastungen, was die allermeisten Kunstflugmanöver möglich macht, inklusive Looping.» Trotzdem braucht es oft Geduld – und auch Pistenlänge: Bei einem kürzlich absolvierten Steigflug auf Flight Level 120 (12 000 Fuss), als Vorbereitung für ein Foto-shooting mit Hunter-Maschinen, brauchten die P3 von Ambri (3214 ft)

nicht weniger als eine halbe Stunde. Ebenso ist auf ihrer Homebase der Start nur in Richtung Osten auf Piste 10 möglich, da das Gelände in Richtung Airolo zu stark ansteigt. Guscio bezeichnet daher die Pistenlänge von 1,3 Kilometer, die für die P3-Starts benötigt werden, als ideal, denn so kann auch mit Rückenwind Richtung Südosten gestartet werden.

Classic Aircraft Management

Auf den ersten Blick scheint der Unterhalt der durchschnittlich 60-jährigen Flugzeuge herausfordernd. Trotzdem ist es machbar. Die Motoren sind handelsübliche Modelle, wie Guscio erklärt, nämlich Lycoming GO-435, also 6-Zylinder-Boxermotoren. Die Propeller sind Hartzell-Standardmodelle. Die Wartung sei kein Problem, so Guscio. «Wir erhielten beim Kauf der Flugzeuge zahlreiche Ersatzteile von der Luftwaffe mitgeliefert.» Tatsächlich ist der Hangar 1 auf dem Flugplatz Ambri, wo drei der fünf Maschinen stationiert sind, auch ein Ersatzteillager. Auf meterhohen Regalen sind Ersatzteile in unzähligen Holzkisten gelagert. Doch wie steht es um den allgemeinen Zustand der Flugzeuge? Guscio schlägt mit einer Hand auf die Metallhaut seiner P3 und kommentiert: «Das Flugzeug ist sehr stabil, ebenso das Fahrwerk, das quasi unzerstörbar ist.» Stolz berichtet er, dass sich die P3 in einem exzellenten Zustand befinden. «Sie wurden bereits sehr gut gewartet von der Armee übergeben», erklärt der Hobbyflugzeugmechaniker.

Als seitens BAZL der Zustand kritisch hinterfragt wurde, konnte anhand einer Bachelorarbeit von Absolventen des Aviatikstudiums der ZHAW in Winterthur belegt werden, dass die Maschinen durch und durch solide sind. Trotzdem wurde 2015 eine P3 bei der RUAG komplett zerlegt. Dies kostete die Kunstflugstaffel mehrere 10 000 Franken. Doch der Aufwand lohnte sich: «Das Flugzeug war – wie erwartet – in einem einwandfreien Zustand, quasi wie neu», erklärt Guscio. Die 50-Stunden-Kontrolle, die für jede P3 einmal im Jahr durchgeführt wird, darf intern – auch von Piloten ohne Mechanikerausbildung – gemacht werden. Der Check umfasst einen Ölwechsel, die Prüfung der Schmierungen sowie eine allgemeine Zustandskontrolle. Guscio ist für die Sonderbewilligung des BAZL sehr dankbar. So können sehr viele Unterhaltsarbeiten selber gemacht und Kosten eingespart werden.

Eine P3 der Staffel ist mit einem FLARM ausgerüstet, welches den registrierten Verkehr direkt auf einem im Cockpit installierten iPad sichtbar macht. Dieses Flugzeug ist auch mit ADS-B-out ausgerüstet, das laufend die aktuellen Koordinaten der Maschine aussendet. Vor jeder Vorführung werden mit der SkyDaemon-Software fünf Punkte im Raum definiert, die als Startpunkte für die Show dienen.

Botschafter-Funktion der P3 Flyers

Die P3 Flyers verfügen über lediglich einen Sponsor: den Uhrenhersteller Oris. Zudem ist das Team Botschafter für das humanitäre Flugunternehmen Mission Aviation Fellowship (MAF), «für das ich gerne fliegen würde, wäre ich noch jünger», sinniert der 59-jährige Guscio.

Stolz auf die P3-Maschinen dürfen alle Schweizer Aviatik-Freunde sein: Solide Qualität, Zuverlässigkeit und Motivation eines Teams, ein Stück Schweizer Luftfahrergeschichte am Leben zu erhalten, sind nicht selbstverständlich. ◀

Über MAF

Mission Aviation Fellowship ist eine Hilfsorganisation, die in 26 Ländern in Afrika, Asien und Südamerika 135 Flugzeuge betreibt, um humanitäre Hilfe, medizinische Versorgung und Transporte sowie pastorale Hilfe zu ermöglichen. Durchschnittlich finden 166 Flüge pro Tag statt, die auf 110 Flugstunden verteilt sind und rund 550 Stunden Bodentransporte ersparen. Das Schweizer Länderbüro befindet sich in Aarau. www.maf-swiss.org



Die P3 Flyers sind eine zivile Kunstflugstaffel, die mit Pilatus P3-Maschinen Shows in Europa fliegt.



Die P3 Flyers in Action.



Das Team der P3 Flyers mit Teamleader Marco Guscio (vierter von links).

Bilder: zvg