

Mit der PC-12 nach Ibiza

Diesmal möchte ich einen Flugbericht der besonderen Art abliefern.

Besonders, weil er nicht von einem Vereinsflieger handelt und besonders, weil es sich um ein wahrlich besonderes Flugzeug handelt.

Herbert Steinmann hat mich im Juni eingeladen, einen Trip mit der Pilatus PC-12 nach Ibiza mitzumachen. Er fliegt fallweise mit dieser Maschine, die sich im Privatbesitz befindet. Ich nahm dankbar und begeistert an, steht dieser Flieger doch schon lange auf meiner ganz privaten „Watchlist“.

Pilatus Flugzeuge sind mir ja vom Militär her nicht unbekannt, die PC-7 und vor allem die PC-6 „Turbo Porter“ ist dort mein „Arbeitspferd“ und auf ihr habe ich schon über 700 Stunden abgespult.

Nun war ich natürlich gespannt wie ein Regenschirm, was die PC-12 zu bieten hat.



Gleich der erste optische Eindruck ist begeisternd: Hier ist den Schweizern ein großer Wurf im wahrsten Sinn des Wortes gelungen. Die Maschine sieht nicht nur groß aus, sie ist es auch. 14 Meter lang, Spannweite 16 Meter und eine Leitwerkshöhe von über 4 Meter sind beeindruckende Maße. Hier wurden Nägel mit Köpfen gemacht.

Echt begeistert ist aber das „Finish“ der Maschine. Mit welcher unglaublicher Präzision und Liebe zum Detail gearbeitet wurde, hier ist alles vom Allerfeinsten: Rumpf und Flugwerk, Kabine und Cockpit. Man merkt an jeder Schraube, dass die Schweizer Uhrmacher sind, hier wird sogar bei Teppich und Tapezierung auf zehntel Millimeter gearbeitet. Jeder amerikanische Flieger, ob groß oder klein ist da um Lichtjahre hinten.

Das hat natürlich seinen Preis. Unter 3,5 Millionen Euro braucht man gar nicht über eine Anschaffung nachzudenken.

Unser erster Leg führte uns zuerst IFR dann VFR nach Vöslau, wo Herbert bei böigem Wind und Gusts um die 40 Kts eine Butterlandung hinlegte – Respekt !

Wir trafen dort den Besitzer, der uns seine Gattin, zwei Hunde und jede Menge Gepäck übergab. Jedes andere Flugzeug hätte spätestens hier kapituliert.



Ein vollgepackter BMW X5 wurde entladen und zum Vorschein kamen 15 zum Teil riesige und schwere Koffer und Taschen. Dies durch die Fronttüre eines Flugzeuges zu laden wäre Schwerarbeit. Aber die PC-12 hat auf der linken Seite eine riesige nach oben aufgehende Frachttüre und hier zu laden ist das reine Vergnügen.

In wenigen Minuten war alles verstaut und verschwand hinter einem Netz. Und noch immer wirkte die Kabine dann mit sechs leeren Sitzen einladend. Einfach unglaublich, was dieser Flieger packt!

Der Sprit der an Bord war, ca. $\frac{3}{4}$ voll, reichte immer noch für ca. 6 Stunden Endurance bei 260kts, und das bei dieser Beladung!

Obwohl wir fast am Max Takeoff Weight waren, waren wir nach ca. 500 Meter airborne. Die 1.200 PS der PT6 Turbine sind eben ein „Hammer“. Nach dem Start in Vöslau wechselten wir bald auf unseren IFR Plan und erreichten nach nur 25 Minuten FL 260.

Die Route führte über Lienz Richtung Bozen, Genua, Marseille und dann über Mallorca nach Ibiza.



Die PC-12 fliegt bis FL280, macht dort 260 KTS TAS und verbraucht dabei nur 160 Liter die Stunde. Als Vergleich dazu die Pilatus „Porter“: Sie schafft mit dem gleichen Fuel Flow gerade mal 100 KTS!

Bei einem Tankinhalt von 1.500 Liter kommt die PC-12 auf über unglaubliche 9 Stunden Endurance, im Long range cruise könnte man sogar 12 Stunden fliegen. Die Reichweite liegt bei über 2.000 NM, damit lässt sie sogar manchen kleinen Jet alt aussehen.

Das Handling ist, wie alles an diesem Flugzeug, schlichtweg excellent. Harmonische Ruder, praktisch vibrationsfrei und kaum Lastwechsel beim Konfigurieren, ein rundum erstklassiges Gerät.



Auch das Cockpit lässt keine Wünsche offen: Beidseitiges „Glasscockpit“, Doppeltes GPS, TCAS, Wetterradar, Stormscope, Terrain Warning System, vollwertige Enteisung, vollautomatische Druckkabine und Aircondition, ein Autopilot, der alle Stückerln spielt, zwei Generatoren und eine Sprit-Notversorgung für die Turbine, falls einmal die Fuel Control Unit eingeht....

Feeling wie im großen Flieger.....

Im „Worst Case“, also falls das Triebwerk wirklich ausfallen sollte, gleitet die PC-12 aus FL280 fast 70NM weit – beruhigend!

Es ist einfach faszinierend, mit einem Einmot in FL280 und mit 270 KTS unterwegs zu sein und ein Cockpit vor sich zu haben, das jedem Airliner gut zu Gesicht stehen würde.



Der Anflug auf Ibiza erfolgte mit Jet Speed und die Landung nach 4:20 Flugzeit von Herbert blieb von unserem Gast und den Hunden unbemerkt....

Tapas und guter Rijocha ließen den Abend nett ausklingen und der Retourflug am nächsten Tag war Dank Rückenwinds in nur 3:20 in Klagenfurt zu Ende. Herbert demonstrierte nach einer Landung auf der RWY10, dass nicht nur Motorsegler leicht den Taxiway Charly ohne „backtrack“ schaffen, sondern auch die PC-12, fast ohne bremsen, nur mit ein bisschen Reverse. Wenn man's braucht, steht sie selbst bei Max Landing Weight nach nur 300 Meter!

Die 8 Flugstunden in zwei Tagen waren ein einmaliges Erlebnis, für das ich Herbert sehr dankbar bin. Ich habe ein unvergleichliches Flugzeug kennen und lieben gelernt, eine fliegende „Eierlegende Wollmilchsau“, die alles kann: weit fliegen, schnell fliegen, sparsam fliegen, hoch fliegen, sicher fliegen, unglaublich viel „packen“ und auf jedem Sportflugplatz landen – und das alles mit absolutem Jet Komfort, sowohl in Cockpit als auch in der Kabine.

Zum Argument „Ein Motor ist unsicher“: Das Bundesheer betreibt seit 35 Jahren 12 Pilatus „Porter“ mit der gleichen Turbine und hatte in dieser Zeit genau ein Triebwerksproblem, das zu einer Außenlandung führte.

Alles in allem ist die PC-12 ein aviatischer Leckerbissen der Sonderklasse und ich muss für mich nur noch eine Frage klären: Wo mache ich mein Typering?