



# Ein starkes Stück Swissness

Mit dem Rollout des flugbereiten Prototyps P1 «swisshelicopter» SKYe SH09 hat sich die Schweizer Luftfahrt-industrie in eine gute Position manövriert. Nach dem Erstflug, der für Januar 2014 geplant ist, und nach der Zertifizierung wird das Unternehmen Marengo AG einen der momentan modernsten einmotorigen Heli-kopter anbieten. Dass CEO Martin Stucki und seinem Team offenbar ein grosser Coup gelungen ist, zeigen die 47 Vorbestellungen aus aller Welt, die bis heute in Mollis eingegangen sind. Mit einem Verkaufspreis von drei Millionen US-Dollar gilt der neue Helikopter als vergleichsweise günstig.

Text: Patrick Huber

Es kommt nicht alle Jahre vor, dass das glarnerische Mollis so prominent in den Medien-Fokus rückt. Am Rollout des SKYe SH09 am 28. November hatten CEO Martin Stucki, Ingenieur Daniel Schulthess und Verkaufsleiter Matthias Sénés zahlreiche In-terviewwünsche zu erfüllen. Der erste seit 35 Jahren in der Schweiz konzipierte Helikopter beziehungsweise das erste Schweizer Hightech-Luftfahrzeug in der Klasse der Leichthelikopter, das als flugbereiter Prototyp die Werkhallen verlässt, vereint Schweizer Tugenden wie Qualität und Präzision in sich. Und: Die Maschine dürfte im Segment der einmotorigen Helikopter bis 2,5 Tonnen Gewicht zu einem vielgefragten Objekt werden. 47 Interessenten haben bereits eine Absichter-klärung (letters of intent) unterzeichnet und eine Anzahlung geleistet. Vor allem aus den USA, aber auch aus Brasilien liegen viele Anfragen vor. Auch potentielle Käufer aus China haben Interesse signalisiert, werden den SKYe SH09 wohl aber im eigenen Land – zusammen mit einem Schweizer Partnerunternehmen – produzieren wollen.

## Grosse Widerstände

Der Projektstart erfolgte – inoffiziell – schon 1987, in einer ehemaligen Mosterei in Pfäffikon (ZH), als Martin Stucki seiner Frau von Hand ge-

fertigte Skizzen zeigte. Konkret wurde das Projekt allerdings erst im Jahr 2002. Unternehmer Stucki wurde während des Rollouts nicht müde aufzuzeigen, mit welchen Widerständen innovative Köpfe noch heute in der Schweiz zu kämpfen haben: «Es existiert bei uns keine Kultur, die industrielle Pioniere stützt.» Sein Projekt stiess bei allen angefragten Banken oder Bundesstellen auf taube Ohren. Zudem musste er gegen das Vorurteil ankämpfen, dass einmotorige Helikop-ter gefährlicher seien als zweimotorige. Für diese These gebe es schlicht keinen Beweis, wie Studien in den USA ergeben hätten, so Stucki.

Landammann Andreas Bettiga versicherte indessen, dass die Glarner Regierung ihren Teil dazu beitragen wolle. Sollten die Leicht-helikopter tatsächlich in Mollis produziert werden, seien Steuer-erleichterungen denkbar, kündigte er an. Das Bewilligungsverfahren sei von den Glarner Behörden in vorbildlicher Weise unterstützt wor-den, heisst es bei der Marengo AG.

## 50 Millionen Franken investiert

Das neue Prunkstück der Schweizer Luftfahrt besticht durch viele positive Eigenschaften. Namentlich zu erwähnen sind die Platz-verhältnisse im Innenraum für den Piloten und die bis zu sieben

Passagiere, die hervorragenden Sichtverhältnisse für den Piloten, der die angehängte Last durch ein im Boden angebrachtes Fenster jeder-zeit im Blickfeld hat, zwei Heckklappen, die sich weit öffnen lassen und das dank einem Fünf-Blatt-Rotor vergleichsweise tiefe Lärm- und Vibrationsniveau.

50 Millionen Franken hat das Projekt bisher an Entwicklungs-kosten verschlungen. Gegenüber den 350 Millionen Euro, die Frank-reich alleine für die Erneuerung des Ecureuil-Helikopters gesprochen hat, ein geringer Preis. Anfänglich sollen in der Schweiz jährlich zehn Exemplare hergestellt werden, in den Folgejahren bis zu 40. In Mollis selber sind derzeit 80 Personen in Vollzeit mit dem neuen Prototypen beschäftigt, auf Zuliefererseite sind es weitere 80 Arbeitnehmer in der Schweiz.

Die Initiative der Marengo Swisshelicopter Ltd. belebt somit nicht nur die technologischen Bereiche in Forschung und Bildung, son-derm auch den damit verbundenen Arbeitsmarkt für Fachkräfte in der Schweiz. Der Financier dieses Projekts möchte namentlich nicht in Erscheinung treten. Dieser habe jedoch «grosse Freude» am neuen He-likopter, versicherte Martin Stucki. <

Zwischen den Pilotensitzen befindet sich ein fest eingebautes Bodenfenster, das insbesondere bei Lastenflügen für eine ideale Vertikalsicht sorgt.



Oben: Martin Stucki, CEO Marengo Swisshelicopter Ltd. .  
Unten: Ein Blick ins Cockpit des SKYe SH09 anlässlich des Rollout.



## SKYe SH09 – technische Angaben

<b>Geschwindigkeit:</b>	260 km/h
<b>Reichweite:</b>	800 km, bis zu 5 Flugstunden (mit 800-Liter-Tanks)
<b>Maximales Startgewicht:</b>	2,65 t (2,8 t mit Aussenlast)
<b>Leistung:</b>	Schweben mit vollem Startgewicht auf 3000 m unter Standardbedingungen max. 1500 kg (plus Zuladung Kabine max. 1300 kg)
<b>Aussenlast:</b>	Standard 5 plus 1, max. 7 plus 1
<b>Sitzplätze:</b>	Fünf-Blatt lagerlos, Durchmesser: 11 m
<b>Hauptrotor:</b>	Ummantelter Heckrotor (hohe Sicher-heit, geringe Lärmemission)
<b>Heckrotor:</b>	HTS 900 Honeywell
<b>Antrieb:</b>	Leichtbauweise mit Carbon-Zelle, Mehrzweckhelikopter
<b>Bauweise:</b>	Für Personentransport (auch VIP), Rettungen, Lastenflüge, Polizei-, Such- und Schulfüge
<b>Operationen:</b>	