

> Serie Filmflugzeuge: Die Pilatus, die Indiana Jones jagte

Fly+ SERIE FILMFLUGZEUGE

Die Pilatus, die Indiana Jones jagte

In Indiana Jones und der letzte Kreuzzug fliehen der Held und sein Vater im Doppeldecker vor zwei Pilatus P2. Eine davon geht noch heute in die Luft. Bastien Otelli hat ihrer Geschichte nachgespürt.

Bastien Otelli; Übersetzung: Samuel Pichlmaier

📅 Veröffentlicht am 15.10.2026



"Junge, es tut mir leid: Sie haben uns erwischt!" – Professor Jones Senior sagt diesen Satz zu seinem Sohn, als der geklaute Doppeldecker nach dem Ausklinken von einem deutschen Zeppelin gerade abstürzt. Das Leitwerk hat allerdings nicht der anfliegende Nazi-Jäger, eine Pilatus P-2, sondern Professor Jones selbst versehentlich zerschossen. Es ist eine der unvergesslichen Szenen aus dem Filmklassiker "Indiana Jones und der letzte Kreuzzug" aus dem Jahr 1989. Die Verfolgungsjagd mit den beiden Pilatus P-2 wirkt auch heute noch rasant und unterhaltsam. Denn besonders die P-2 hat dort als Nebendarstellerin ihren perfekten Auftritt – der etwas später jedoch gemäß Drehbuch in einem Feuerball endet.

Rentnerdasein eines Filmstars

Viele Jahre später in Saint-Rambert-d'Albon. Die Luft riecht nach Benzin und altem Leder, während über dem nahe gelegenen Fluss Nebel aufzieht. Wind aus dem Rhonetal streicht über das Blech eines Flugzeugs in graugrüner Lackierung. Von der Tarnfarbe, die einst fürs Kino aufgetragen wurde, ist nichts geblieben. Doch der Argus-V12 hustet, raucht – und erwacht zum Leben. Der Klang grollt gegen die Hangars und weckt die Geister von Dübendorf, wo die P-2 einst zu Hause war.

Im nächsten Moment wird der Flugplatz Saint-Rambert-d'Albon zur Zeitkapsel. Die P-2 von AéroRétro scheint mit ihrem Dröhnen jene Kino-Erinnerungen und all die Leidenschaft wiederzubeleben. Sie ist ein alter Flugzeug, aber zugleich

auch ein Hollywood-Star aus vergangenen Tagen. Und sie hat darüber hinaus ihre eigene, spannende Geschichte zu erzählen.

1939 gründete der Schweizer Industrielle Emil Georg Bührle in Stans die Flugzeugwartungsfirma Pilatus Flugzeugwerke AG, die bald zum Konstruktionsbüro wurde. 1941 konzipierten die Ingenieure ein erstes Flugzeug, die P-1. Der Entwurf wurde jedoch schnell verworfen. 1942 erhielt Pilatus dann den Auftrag, einen zweisitzigen Trainer für die Ausbildung der Schweizer Messerschmitt-Jagdpiloten zu entwickeln. Es entstand ein Flugzeug in Holz-Metall-Bauweise, die Pilatus P-2 war geboren.

Der Prototyp absolvierte am 27. April 1945 seinen Erstflug, die Schweizer Luftwaffe bestellte 55 Flugzeuge, die bis 1951 produziert wurden. Der Erfolg kam und blieb lange: Bis 1981 wurden in Dübendorf, Payerne und Emmen mehrere Generationen von Piloten auf dem Trainer ausgebildet. Nach der Außerdienststellung gelangten immerhin 23 Exemplare per Auktion in Privatsammlungen.



Die Formen der P-2 haben zu ihrer Bekanntheit beigetragen.

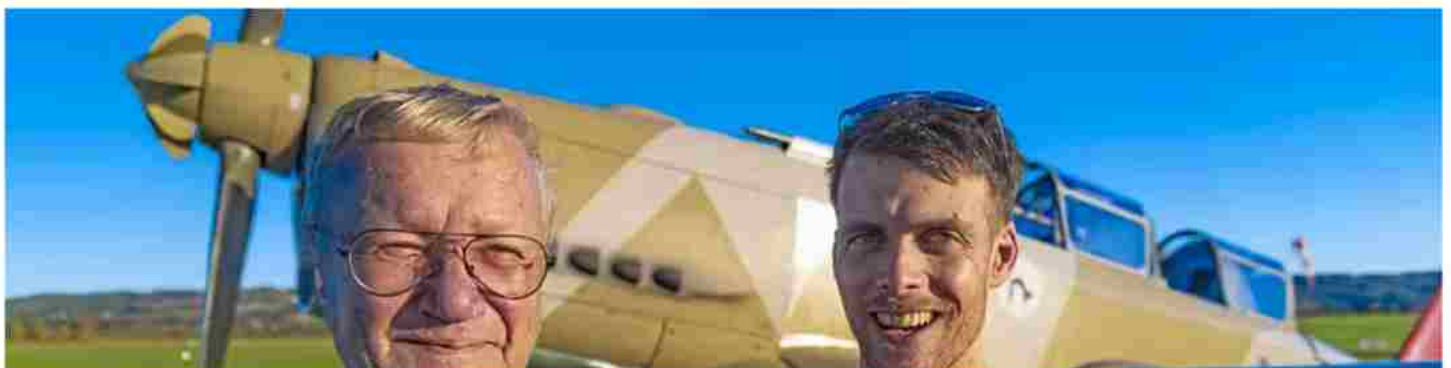
Trainer für Jagdflieger

Die scheinbare Schlichtheit der Pilatus P-2 verbirgt ein Design von seltener Finesse: Ihr Metallrumpf, getragen von vier Holmen, wird durch ein stoffbespanntes Alu-Heck verlängert. Die Tragflächen sind mit dreischichtigem, laminiertem Sperrholz verkleidet, das Steifigkeit und Leichtigkeit vereint. Diese Struktur erlaubt Lastvielfach von $+6/-3\text{ g}$, was härtere Manöver und Kunstflug ermöglicht – eine wesentliche Voraussetzung für einen Militärtrainer.

Die Klappen aus Sperrholz sind mit den Querrudern gekoppelt. Beim Ausfahren nach unten neigen sie sich, wodurch der Auftrieb erhöht wird, ohne die Rollwendigkeit zu verändern. Kurz gesagt: Das Flaperon-System ist von der Messerschmitt Bf 109E inspiriert und verbessert bei niedrigen Geschwindigkeiten das Flugverhalten. Die P-2 hat aber noch andere Gene des deutschen Jägers mitbekommen: Hauptfahrwerk, Spornrad, Hydraulikpumpe und einige Bordinstrumente. Der Umstieg auf die Bf 109 war für Flugschüler dadurch einfacher.

Unter der Cowling der P-2 arbeitet ein luftgekühlter Argus As 410 A-2 mit 465 PS bei 3100 U/min. Ausgestattet mit automatischen Lade- und Mischreglern treibt er einen zweiblättrigen Hoffmann-Verstellpropeller an, der die Steigung automatisch entsprechend der Geschwindigkeit anpasst. Das System, das durch Zentrifugalkraft, Gegengewicht und Federn funktioniert, wurde von der Arado Ar 96B übernommen und verlieh der P-2 eine in ihrer Zeit revolutionäre Einhebelsteuerung. Ein derart hochentwickeltes Flugzeug erfordert jedoch die Akribie eines Uhrmachers.

Von wenigen der noch flugfähigen Pilatus P-2 ist die AéroRétro-Maschine zweifellos die berühmteste. Sie wurde 1947 gebaut und flog zunächst bei der Schweizer Luftwaffe in Dübendorf mit der Kennung A-117, später U-117. Dutzende Piloten erhielten auf dem Trainer bis zu seiner Ausmusterung eine erstklassige Ausbildung. 1982 wurde das Flugzeug entmilitarisiert und nach Frankreich an AéroRétro verkauft.





Das Flugzeug hat Fans in allen Generationen.

Die Oldtimer-Vereinigung führte daraufhin eine vollständige Restaurierung durch: Überholung des Argus-Motors, Inspektion der Struktur, Erneuerung der Bespannung, Überholung der Hydraulik und Restaurierung des Cockpits. Nach monatelanger Arbeit kehrte die P-2 unter der neuen Registrierung F-AZCC an den Himmel zurück. Die gelungene Restaurierungsarbeit zog schon bald einige Aufmerksamkeit auf sich – auch in Hollywood. 1988 wurde das Flugzeug samt AéroRétro-Pilot Jacques Bourret schließlich für die Dreharbeiten an dem Film "Indiana Jones and the Last Crusade" gebucht.

Bourret flog den charismatischen Jagdtrainer bei den spektakulären Verfolgungsjagden in Spanien, bei denen auch eine Stampe und ein Citroën Traction Cabriolet zum Einsatz kamen. 21 Stunden Filmaufnahmen für drei Minuten auf der Leinwand! Und doch wurde der Auftritt zu einer großen Geschichte. Die Wahl fiel auch deshalb auf die P-2, da fliegende Messerschmitt Bf 109 selten geworden waren, außerdem konnte man sich mit der P-2 viel besser an die geringe Geschwindigkeit des Stampe-Doppeldeckers anpassen.

Die Luftwaffen-Lackierung in abwaschbaren Farben verblasste nach den Dreharbeiten schnell. AéroRétro verpasste der Maschine daher eine neue Lackierung, bis sie 2019 erneut ein Luftwaffen-Schema, diesmal mit permanentem Lack erhielt. Bei manchen Flugshows darf der alte Trainer wieder zusammen mit einem Traction-Cabriolet auf die Bühne und in dieser Formation die Indiana-Jones-Verfolgungsjagd zur Freude des Publikums erneut abspielen.

Originalzustand trotz Filmauftritt

Abgesehen von den wechselnden Lackierungen ist die F-AZCC heute noch immer in ihrem originalen Zustand erhalten. Die einzigen sichtbaren

Unterschiede: falsche Warbird-Abgasrohre sowie zwei Maschinengewehr-Attrappen am Bug – beides Überbleibsel der Dreharbeiten zu Indiana Jones. Darüber hinaus wurde die Kommunikationstechnik erneuert: Ein modernes Funkgerät kam ins Cockpit. Außerdem baute AéroRétro für Flugvorführungen einen 30-Liter-Rauchöltank in den Rumpf ein.

Lange Zeit war Jacques Bourret für alles rund um die F-AZCC verantwortlich. Inzwischen hat Ludovic Pascal das Zepter übernommen. Der 37-Jährige ist Flugzeugrestaurator, Pilot und seit 2020 P2-Beauftragter bei AéroRétro. Er freut sich auf jeden Flug mit der betagten Filmikone, auch auf unseren. "Wenn ich weiß, dass ich die P-2 fliegen werde, empfinde ich immer die gleiche Aufregung. Mit einem Filmstar zu fliegen, ist eben keine kleine Sache!"

Vor einem Flug gehöre diese Aufregung aber dazu, erzählt Pascal. Sonst müsse man wohl damit aufhören, ein solches Flugzeug zu fliegen. "Ich habe viele Stunden damit verbracht, die P-2 zu verwöhnen, sodass sie schließlich meine Freundin geworden ist – eine Freundin, die ich aber erstmal zähmen musste." Nun wird es Zeit, den Indiana Jones in mir auszupacken und selbst zu erleben, wie die Pilatus P-2 fliegt. Um sie aus dem Hangar zu ziehen, brauchen wir gleich mehrere Helfer, denn der Oldtimer ist überraschend schwer, und die Spannweite von rund elf Metern erfordert ein wenig Umsicht beim Rangieren.

Dann steige ich von links über eine Stufe, die am Rumpf befestigt ist, ins Cockpit und setze mich auf den vorderen Sitz. Die Metallgürtelschnallen erinnern an die der Luftwaffe, der Spitfire-getreue Spade-Grip-Flight-Stick schmeichelt meiner Hand. Das Cockpit ist schmal, aber ergonomisch. Beschriftungen, Anzeigen und Warnhinweise sind in Französisch gehalten – gelebte Vielfalt im Pilatus-Cockpit. Links am Gashebel sind mehrere Markierungen angebracht: weiß und rot (Start), weiß (Vollgas ohne Kompressor, 300 PS), gelb (mit Kompressor bei 1,2 bar, 370 PS über maximal fünf Minuten) und rot (Vollgas bei 1,4 bar, 465 PS über maximal eine Minute).





Blick zum Arbeitsplatz des Militärpiloten in Spe, der auf der P-2 seine Ausbildung erhielt.

Über ein großes Handrad werden die Klappen gesetzt. Der automatische Propellerpitch kann für Start und Landung in kleinen Pitches gerastet werden. Den Argus zum Laufen zu bringen, ist nicht einfach. Ich öffne den Benzinhahn, setze die Magnete auf Position 2 und lasse dann Kraftstoff in den Motorzulauf. Mit dem Gashebel auf dem weißen und roten Marker drücke ich den Anlasser. Der Zwölfzylinder startet mit heftigem Schnauben bei 1700 U/min. Ich bin etwas überrascht und habe das Gefühl, der Öldruck könnte zu hoch sein, da er auf sein Maximum ansteigt. Als Purist mag ich solche Anlassverfahren eigentlich nicht. Ich nehme den Gashebel sofort zurück und versuche, den Argus nicht gleich wieder abzuwürgen. Ich muss das richtige Gleichgewicht für den Oldtimer-Motor finden. Solche Triebwerke können bei unsanftem Umgang gerne mal Schaden nehmen.

Die Öltemperatur liegt bei 40 Grad Celsius, ich kann also loslegen. Die P-2 wird über Differentialbremsen gelenkt, man betätigt sie über die Seitenruderpedale. Das Fahrwerk der Messerschmitt verleiht den Rädern eine ungewöhnliche Kurvenspur, die die Reifen unregelmäßig abnutzt. Die Sicht aus dem Cockpit ist etwas eingeschränkt: Nach vorne sehe ich nichts, nach links und rechts ist der Blick frei.

Start ohne Raketenbooster

Vor dem Start müssen wir noch den Magnetcheck machen, den Gurt festziehen, die Cockpitverriegelung checken, Klappen auf 15 Grad. Jetzt die P-2 ausrichten, Propeller auf kleine Steigung. Dann schiebe ich langsam den Gashebel bis zum gelben Marker nach vorne. Es ist nicht nötig, die gesamte Leistung einzusetzen: Die 900 Meter lange Grasbahn in Saint-Rambert reicht problemlos aus. Das

Giermoment ist gering, nach 350 Meter Startrollstrecke verlässt die Pilatus den Boden. Bei voller Leistung braucht sie nur 250 Meter.

Kurz nach dem Rotieren wird das Fahrwerk eingefahren. Dazu ziehe ich zuerst an einem großen, roten Griff, um es zu entriegeln. Dann drehe ich einen zweiten Regler links vom ersten, um die Hebezylinder unter Druck zu setzen. Im Anfangssteigflug liegen 190 km/h an, der Gashebel steht im weißen Bereich (300 PS), das Vario zeigt 600 Fuß Steigen pro Minute. Das ist nicht der Raketenbooster, aber sie steigt standesgemäß. Im gelben Bereich (370 PS) könnte ich mit über 1000 Fuß klettern, aber wir wollen die alte Dame schonen.

Im Flug ist sie ein Vergnügen: Die Steuerung wirkt angenehm, homogen und flüssig. Rollbewegungen gehen leicht und lebhaft von der Hand. Auch stärkere Steuereingaben nimmt die P-2 bis zu einer Geschwindigkeit von 400 km/h präzise und leichtgängig auf, darüber hinaus muss man vorsichtiger agieren. Für einen rasanten Flug kann man schon mal mit der Topspeed von 600 km/h flirten. Aus einer Kurve heraus tauche mich mit rund 550 km/h am Stau kurz ab. Großartig!



Man kann es auch mal krachen lassen...

Im Horizontalflug beschleunigt der Oldtimer etwas verzögert. Die P-2 hat außerdem ein starkes Giermoment, im Kurvenflug muss man oft mit den Füßen

gegensteuern, um die Kugel in der Mitte zu halten. Im Langsamflug reagiert sie ruhig: Bei 145 km/h reißt die Strömung ohne große Überraschungen ab, und man kann den Ex-Trainer leicht abfangen. Mit 40 Grad Klappen fliegt die P-2 auch bei 120 km/h noch. Allerdings ändert sich das Verhalten mit zwei Personen an Bord: Das Gewicht hinten verlagert den Schwerpunkt, sodass die Maschine sensibler reagiert und etwas weniger ausgewogen fliegt. Flugschüler der Schweizer Luftwaffe müssen damals bei ihrem ersten Soloflug angenehm überrascht gewesen sein.

Mein P-2-Abenteuer ist leider schon wieder vorbei, ich kehre zum Flugplatz zurück. Bei 200 km/h setze ich die Klappen auf 15 Grad, Fahrwerk raus! Die Sicht im Endanflug bei 180 km/h ist ausgezeichnet. Den Propeller habe ich auf kleinen Pitch gerastet, jetzt setze ich auch die Klappen voll. Die Klappen sind effizient und bequem. Ich stabilisiere die P-2 bei 150 km/h, und es kommt noch einmal ein großes Glücksgefühl auf! Auf Gras geht der alte Trainer am besten mit einer Zwei-Punkt-Landung ohne großen Bodeneffekt runter. Auf asphaltierten Pisten sollte man etwas vorsichtig aufsetzen: Die Radstellung kann zum Aufschaukeln führen. Zwar sind die Trommelbremsen effektiv, aber ich schonen sie. Nach 400 Metern steht das Flugzeug auch so.

Nach der Landung stelle ich fest, dass der Argus recht durstig ist: 96 bis 112 Liter pro Stunde – je nach Höhe – braucht er. Die Reichweite beträgt etwas über 500 Kilometer. Bei unserer Maschine erfordert das Tanken mitunter Geduld, da der Tank mit einem militärischen Ventil ausgestattet ist, das für Hochdruck ausgelegt wurde. Zivile Pumpen können ohne Adapter nicht verwendet werden. Bei AéroRétro wird daher ein selbst gebauter Trichter verwendet, der Durchfluss ist dadurch aber sehr langsam. Daher ist die Betankung immer wieder eine Art Zen-Übung.





In der Ruhe liegt nicht nur die Kraft, sondern auch die einzige Möglichkeit, die P-2 zu betanken.

Ende in einem Feuerball

Der Motor ist nun aus, der Propeller erstarrt, auf dem Rollfeld von Saint-Rambert-d'Albon ist wieder Ruhe eingekehrt. Nur das Rasseln von heißem Metall klingt noch aus dem Motorraum. In diesem Moment fällt mir wieder die unvergessliche Szene aus dem Hollywood-Klassiker ein: Jones Senior, der kurz zuvor in einer Slapstick-Einlage das Leitwerk der Fluchtmaschine zerschossen und seinem Sohn mit einer Notlüge eröffnet hat: "Junge, es tut mir leid: Sie haben uns erwischt!", steht kurz nach der Bruchlandung fröhlich lächelnd mit seinem Regenschirm am Strand.

Den Angriff der P-2 hat er gerade durch Einsatz eben jenes Schirms grandios abgewehrt: Das Flugzeug steuert in den Schwarm der von ihm aufgescheuchten Möwen und zerschellt an einem Felsen. Der Bösewicht findet in einem Feuerball ein dramatisches Ende. Dem verblüfften Jones Junior erklärt der Vater daraufhin triumphierend: "Ganz plötzlich fiel mir Karl der Große ein: Lass meine Armeen Bäume und Felsen und Vögel am Himmel sein!" Die Szene ist in die Filmgeschichte eingegangen. Und ohne einen Nebendarsteller wie die P-2 wäre sie wohl nicht annähernd so überzeugend gewesen.

Fazit

Ohne die P-2 wäre die legendäre Filmszene kaum so eindrucksvoll – und der Oldtimer erzählt diese Geschichte bei Flugshows weiter.