



# PILOT'S INTE

---

## MARCO GUSCIO - P-3 FLYERS

Giorgio Spada - Senior Key Account & Sales Manager

**DIE P-3 FLYERS SIND EIN ZIVILES KUNSTFLUGTEAM, WELCHES MIT DEM PILATUS P-3 VORFÜHRUNGEN IN GANZ EUROPA FLIEGT UND DEN NAMEN PILATUS IN DIE GANZE WELT HINAUS TRÄGT. SEIT DER OFFIZIELLEN GRÜNDUNG 2002 IST MARCO GUSCIO DER LEADER DER FLUGSTAFFEL, DIE IN AMBRÌ, SCHWEIZ, IHRE HOMEBASE HAT.**

**THE P-3 FLYERS ARE A CIVILIAN AEROBATICS TEAM. THE MEMBERS FLY DEMONSTRATIONS ON THE PILATUS P-3 THROUGHOUT EUROPE, HELPING TO PROMOTE THE PILATUS NAME ALL OVER THE WORLD. OFFICIALLY FOUNDED IN 2002, THE TEAM IS BASED IN AMBRI, SWITZERLAND, AND IS LED BY MARCO GUSCIO.**



# RVIEW

## Marco, wie sind die P-3 Flyers entstanden?

Die P-3 Flyers gibt es dank der Verfügbarkeit der Flugzeuge auf dem zivilen Markt. Wir sind eine Gruppe von Freunden und kennen uns dank der Leidenschaft für das Fliegen schon sehr lange. Ich erinnere mich noch an die ersten Flüge Ende der 90-er Jahre, als wir ohne grosse Flugerfahrung in Formationsflügen an den ersten Oldtimer Fliegertreffen teilnahmen. Eines unserer ersten Treffen war an den Walliser Flugtagen 1994 in Raron, Schweiz, wo am Abend die neuen Piloten «getauft» wurden.

## Kannst du uns etwas über die Geschichte der P-3 Flyers erzählen?

Unseren ersten Pilatus P-3 haben wir 1992 gekauft, das Flugshow-Debüt war 1996 mit zwei Flugzeugen. Seit 2006 besteht unsere Staffel aus fünf P-3. Wir haben relativ schnell erkannt, dass wir unsere Aktivität professionalisieren müssen. So haben wir uns mit den Jahren stetig weiterentwickelt und wurden zudem durch militärische Piloten im Bereich von Formationsflügen geschult.

## Marco, what's the story behind the P-3 Flyers?

The team was created essentially because the aircraft we fly were available on the civilian market. We're a group of friends, and we've know each other for a long time because of our shared passion for flying. I still remember our first flights at the end of the 1990s, when we did formation flights at some of the first vintage aircraft meet-ups – we had very little experience, but that didn't stop us! One of our first shows was the "Walliser Flugtage" in 1994, in Raron, Switzerland. It was memorable because all the new pilots were "baptised" in the evening!

## Can you tell us a bit about the history of the P-3 Flyers?

We bought our first Pilatus P-3 in 1992, and we started appearing at air shows in 1996 with two aircraft. We've used five P-3s in the team since 2006. We realised early on that we need to be very professional. We developed further over the years, and underwent training in formation flying with military pilots. We do a yearly brush-up

Dafür absolvieren wir einen jährlichen Repetitionskurs der BAZL-Lizenz. Auf allen fünf Flugzeugen wurde 2007 ein Rauchsystem installiert, um unsere Auftritte noch spektakulärer zu gestalten.

#### **Was macht die P-3 Flyers so speziell?**

Wir sind die einzige zivile Staffel in der Schweiz und eine der wenigen in Europa, welche Auftritte mit Flugzeugen dieser Art demonstrieren. In der Regel werden solche Auftritte nur von professionellen oder militärischen Staffeln präsentiert.

#### **Wolltest du schon immer Pilot werden?**

Ja. Ich bin in Ambrì geboren, nahe der seit den 40er Jahren aktiven Militärbasis. Ich ging als Kind oft mit meiner Mutter an den Flugplatz spazieren. Damals flogen hier noch DH100 Vampire und DH112 Venom. Die Flugplatzregeln waren lockerer und die Dorfkinder konnten zwischen den stationierten Flugzeugen umhergehen und sich mit den Piloten und Mechanikern unterhalten. Die Leidenschaft für die Fliegerei begann bereits in meiner Kindheit. Meine Pilotenlizenz erhielt ich 1977, noch vor der Autoprüfung.

#### **Wie erhält man die Gelegenheit, einen P-3 zu kaufen?**

Glücklicherweise bietet die Schweizer Luftwaffe den interessierten Kreisen diejenigen Flugzeuge zum Kauf an, welche kurz vor Ausserdienststellung stehen. So war es mit dem P-2, den wir einst besaßen, mit den P-3 und

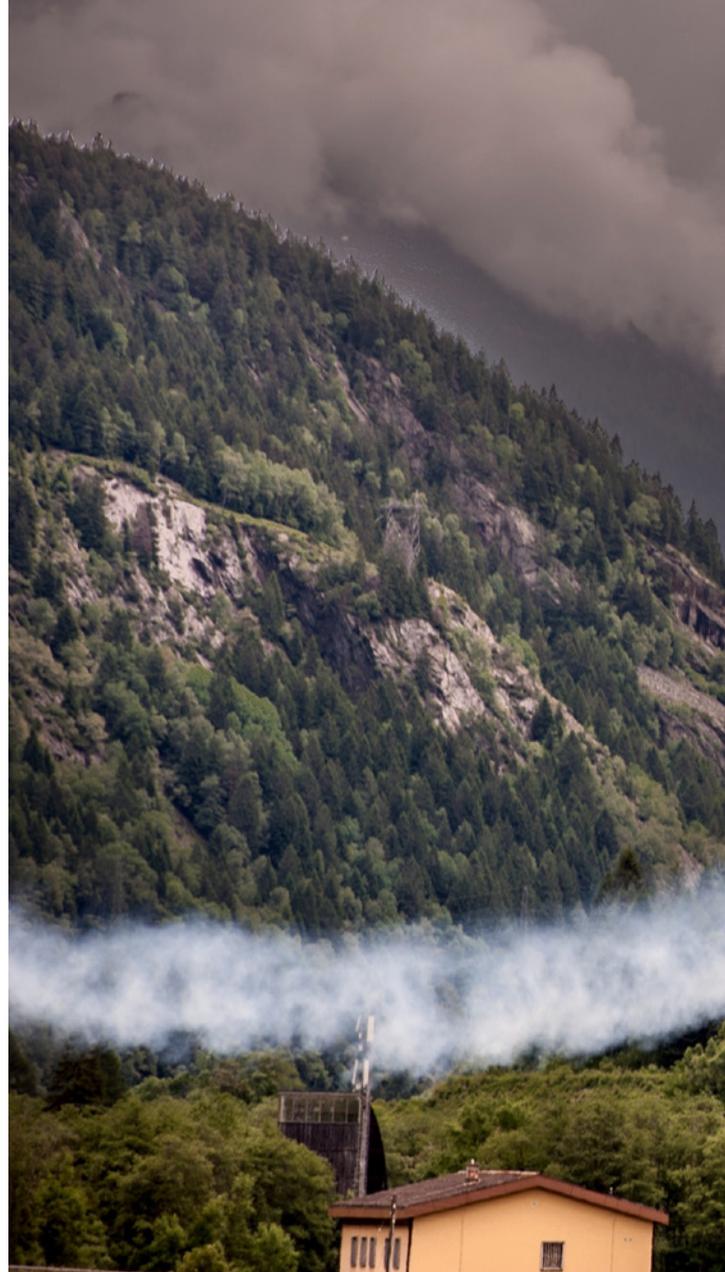
---

## JEDER P-3 GEHÖRT EINEM ODER ZWEIEN VON UNS PERSÖNLICH.

auch mit den zwei PC-7, mit denen wir heute Passagier-rundflüge anbieten. Jedes Flugzeug der P-3 Flyers gehört jeweils einem oder zwei unserer Mitglieder persönlich. Mein P-3 habe ich 1995 ersteigert.

#### **Was gefällt dir am P-3?**

Man sieht direkt in die Avionic Bay rein. Da merkt man, mit welcher Sorgfalt der P-3 gebaut wurde. Unsere Flugzeuge sind bald 60 Jahre alt, aber man hat das



course – imposed by the Swiss Federal Office of Civil Aviation (FOCA). All five of our aircraft were fitted with a smoke system in 2007, to make our performances even more spectacular.

#### **What makes the P-3 Flyers so special?**

We are the only civilian team in Switzerland, and one of only a few in Europe, to perform using this type of aircraft. As a general rule, these flights are presented by professional or military teams only.

#### **Did you always want to be a pilot?**

Yes. I was born in Ambrì, close to the military base which has been in active use since the 1940s. As a child, I often went walking in the area around the airport with my mother. We used to watch the DH100 Vampires and DH112 Venoms. The airport rules were rather more relaxed back then, and the local children were welcome to run around the parked aircraft and talk to the pilots and mechanics. My passion for aviation began back then. I earned my private pilot's licence in 1977, before I had passed my driving test.



HB-RCQ «Papa Quattro» vor spektakulärer Kulisse im Tessin  
HB-RCQ «Papa Quattro» against a spectacular background in Ticino



**Marco Guscio – PAPA UNO**

Age: 59  
Homebase: Ambri, Switzerland  
Flight hours: 3,100  
Landings: 5,800  
Dream aircraft: PC-21  
Favourite destination: Duxford, UK



**Boris Comazzi – PAPA DUE**

Age: 55  
Homebase: Locarno Magadino, Switzerland  
Flight hours: 1,000  
Landings: 1,515  
Dream aircraft: Lockheed A-12  
Favourite destination: Micronesia



**Valerio Caroni – PAPA TRE**

Age: 42  
Homebase: Ambri, Switzerland  
Flight hours: 1,650  
Landings: 3,000  
Dream aircraft: PC-21  
Favourite destination: Hvar, Croatia



**Marc Roth – PAPA QUATTRO**

Age: 48  
Homebase: Lugano, Switzerland  
Flight hours: 6,500  
Landings: 11,500  
Dream aircraft: PC-21  
Favourite destination: Elba, Italy



**Fabrizio Pongelli – PAPA CINQUE**

Age: 50  
Homebase: Ambri, Switzerland  
Flight hours: 1,050  
Landings: 960  
Dream aircraft: PC-21  
Favourite destination: my home



**Andrea Cavadini – PAPA SEXI**

Age: 47  
Homebase: Lugano, Switzerland  
Flight hours: 11,300  
Landings: 12,400  
Dream aircraft: Pilatus, any type  
Favourite destination: Ticino, Switzerland



**Nick Poncini – PAPA SETTE**

Age: 56  
Homebase: Magadino, Switzerland  
Flight hours: 400  
Landings: 510  
Dream aircraft: F-104  
Favourite destination: Duxford, UK

Die P-3 Flyers hoch  
über Ascona  
The P-3 Flyers high  
above Ascona



In der Formation «Manta» über  
dem Lago Maggiore im Tessin  
Flying the "Manta" formation  
above Lago Maggiore in Ticino

Gefühl, dass sie erst gestern fertiggestellt wurden. Neben dem Fliegen führen wir die jährliche Wartung selbst durch. Jedes Teammitglied ist durch die BAZL-Lizenz dazu berechtigt, sein Flugzeug selbst zu warten. Eine Tätigkeit welche es uns erlaubt, das Flugzeug aus mechanischer Sicht näher kennenzulernen. Darüber hinaus bringt es jeden Piloten näher zu seinem Flugzeug. Dabei schätzt man die exzellente Qualität umso mehr.

#### **Was macht das Flugzeug für einen Piloten speziell?**

Der P-3 hat eine äusserst performante und feine Aerodynamik. Diese beiden Eigenschaften werden leider von einer limitierten Motorenleistung begleitet. Daraus folgt die Bewunderung für all jene, welche sich diese Eigenschaften zu Nutze machen und akrobatische Programme demonstrieren.

#### **Aus wie vielen Mitgliedern besteht das Team?**

Momentan besteht das Team aus sieben Piloten. Aktuell sind wir auf der Suche nach einem neuen Teammitglied, um unsere Aktivität im Falle von Abwesenheit der fünf Stammpiloten zu gewährleisten.

#### **Wie oft im Jahr fliegt ihr an Shows?**

Wir nehmen jährlich an ungefähr 15 Events teil, wobei wir fast alle Länder Europas besuchen. Die begrenzte Reichweite und der Fakt, dass wir auf Sicht fliegen, machen einige Reisen zu einem Abenteuer. So schafften wir zum Beispiel 2003 die Hinreise nach Duxford, England – in drei Etappen – in einem Tag. Beim Retourflug haben wir aufgrund von schlechtem Wetter und einer Zickzack-Tour quer durch Frankreich eine Woche gebraucht.

---

## WIR NEHMEN AN UMGEFÄHR 15 EVENTS PRO JAHR TEIL.

#### **Was für Anlässe bleiben euch in Erinnerung?**

Die Teilnahme an der Airshow in Duxford, England, ist für fast jeden Piloten von restaurierten Militärflugzeugen – sogenannte Warbirds – das Ziel, da an dieser Flugshow das Interesse an historischen Flugzeugen besonders gross ist. Die Teilnahme an der Air14 in Payerne und gerade kürzlich an der Sion Air Show 2017 waren einma-

#### **So, how does one get to buy a P-3?**

The Swiss Air Force sells off aircraft which are about to be decommissioned. That's how we came by the P-2, which we used to own, the P-3 and our two PC-7s, which we now use for scenic flights. Each aircraft used by the P-3 Flyers is the personal property of one or two of our members. My P-3 was put up for auction in 1995.

#### **What do you like about the P-3?**

I love the way one can see right into the avionics bay. It's obvious the P-3 was built with a huge amount of care. Our aircraft are nearly 60 years old, but they look like they came off the production line yesterday. Apart from flying, we also do the annual maintenance inspection ourselves. Each team member is FOCA-licensed to work on his aircraft. One of the big advantages is that we know our aircraft inside out from a mechanical point of view. It also creates a real link between pilot and aircraft – and another opportunity to appreciate the superb quality of this machine.

#### **What makes this aircraft so special for a pilot?**

The P-3 has superb aerodynamic qualities, but rather limited performance in terms of power. But pilots who know how to work the aircraft to get the most out of it love flying aerobatic programmes with it.

#### **How many members do you have in the team?**

We're seven pilots for the time being. We're actually looking for a new team member at the moment so that we can carry on even if one of the five regular pilots is absent for any reason.

#### **How many times a year do you perform at shows?**

We usually take part in about 15 events, visiting nearly every country within Europe. The limited range of the aircraft and the fact that we fly according to visual rules, make some of the trips pretty adventurous. In 2003, for example, we made it to Duxford, England – in three legs – in a single day. The return flight took a week, however, due to bad weather and a zig-zag route right across France.

#### **Which events do you remember most?**

Taking part in the Duxford Air Show (England) is pretty much the holy grail for any pilot of vintage military aircraft – fondly known as “warbirds” – as this air show is a mecca for anyone interested in historic aircraft. Taking



HB-RCH «Papa Tre» über dem Lago Maggiore  
 HB-RCH "Papa Tre" above Lago Maggiore



Formation «Victor» mit dem PC-21 über dem Flugplatz in Sion  
 Formation "Victor" fly-past with PC-21 above Sion Airport



Am Rollout des PC-24 in Stans  
 At the PC-24 Rollout in Stans



HB-RBP «Papa Cinque» am Flugplatz Locarno  
 HB-RBP "Papa Cinque" at Locarno Airport



P-3 Flyers (v.l. - l to r): Mani Vetterli, Fabrizio Pongelli, Valerio Caroni, Marco Guscio, Boris Comazzi, Marc Roth, Nick Poncini, Andrea Cavadini

lig. Und nicht zu vergessen natürlich die Einladung an den PC-24 Rollout am 1. August 2014. Die Möglichkeit an diesem Anlass mitfliegen zu dürfen, war für uns P-3 Flyers eine riesige Ehre.

#### **Was für Pilatus Flugzeuge fliegst du neben dem P-3?**

Ich bin mit dem P-2 geflogen, der im Besitz der P-3 Flyers war und vor einigen Jahren verkauft wurde. Mit unseren beiden PC-7 führe ich regelmässig Passagierflüge in den Alpen durch und bin zudem Instruktor auf diesem Typ. Eine Zeit lang habe ich Fallschirmspringer mit dem PC-6 transportiert. Mit dem PC-7 MkII bin ich ebenfalls schon geflogen.

#### **War Fliegen schon immer ein Traum für dich?**

Absolut! Das Fliegen im Tessin und in den Schweizer Alpen ist für mich gerade wegen der Schönheit der Landschaft wirklich sensationell. Das Gefühl der Unabhängigkeit und die Herausforderung der Schwerkraft faszinieren mich am Fliegen. Zudem zeigt einem das Fliegen, dass man nie ausgelernt hat.

**Vielen Dank für deine Zeit, Marco. Wir wünschen dir und den P-3 Flyers noch viele lehrreiche Stunden und unzählige weitere Höhenflüge. ■**

part in Air14 in Payerne, and, more recently, at the Sion Air Show 2017, was a fantastic experience, too. Not forgetting the invitation to the PC-24 rollout on 1 August 2014. It really was a huge honour for the P-3 Flyers to be able to fly at such an important event.

#### **What other Pilatus aircraft do you fly besides the P-3?**

I've flown with the P-2 which the P-3 Flyers owned until a few years ago. I fly regular scenic flights in the Alps with our two PC-7s and I also have an instructor rating on this type. I used to carry skydivers in a PC-6 and I've also done some flying with the PC-7 MkII.

#### **Has flying always been something special for you?**

Absolutely! The beauty of the scenery makes flying in Ticino and the Swiss Alps something really sensational for me. The feeling of freedom and the challenge of defying gravity are two aspects of flying which I find fascinating. Another thing about flying is that there's always something new to learn!

**Many thanks for your time, Marco. We wish you and the P-3 Flyers many more satisfying hours and plenty of fabulous flights! ■**

## DER P-3

Um den neuen Anforderungen in der Pilotenausbildung gerecht zu werden, befasste sich Pilatus ab 1952 mit der Entwicklung eines neuen Trainingsflugzeuges. Das Ziel war die Entwicklung eines Flugzeuges, mit dem Piloten für die damals neuen Militärflugzeuge mit Strahltriebwerk ausgebildet werden können. Das Resultat war der P-3. Bereits am 3. September 1953 konnte der Erstflug des Prototyps HB-HON durchgeführt werden.

Der zweisitzige P-3 ist ein freitragender Tiefdecker in Ganzmetallbauweise. Er wurde für die Schweizer Luftwaffe in Serie hergestellt und war das erste Flugzeug von Pilatus, welches exportiert wurde. Insgesamt wurden 84 Flugzeuge hergestellt und verkauft.

## THE P-3

From 1952, Pilatus focused on developing a new training aircraft aimed at meeting new requirements in this field, the goal being to come up with an aircraft suitable for training pilots to fly on a new generation of military jets. The P-3 was born! HB-HON, the prototype, made its maiden flight soon after, on 3 September 1953.

The two-seater P-3 is an all-metal cantilever low-wing aircraft. It was a series production aircraft for the Swiss Air Force and was the first ever Pilatus aircraft to be exported. All in all, 84 P-3s were produced and sold.