

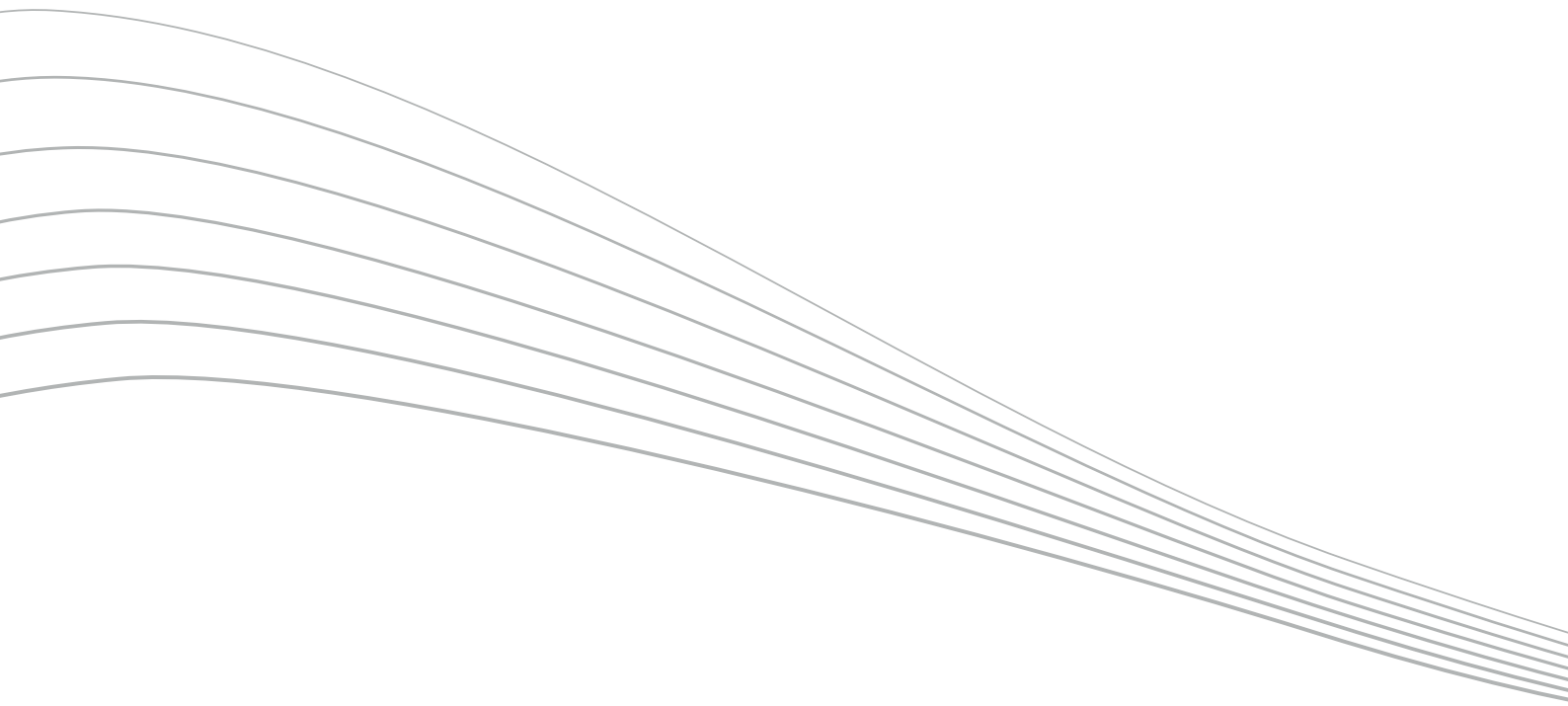
 Crafted in Switzerland

SEIT ÜBER 75 JAHREN DIE ZUKUNFT VOR AUGEN



 **PILATUS** 

STOLZ AUF UNSERE GESCHICHTE

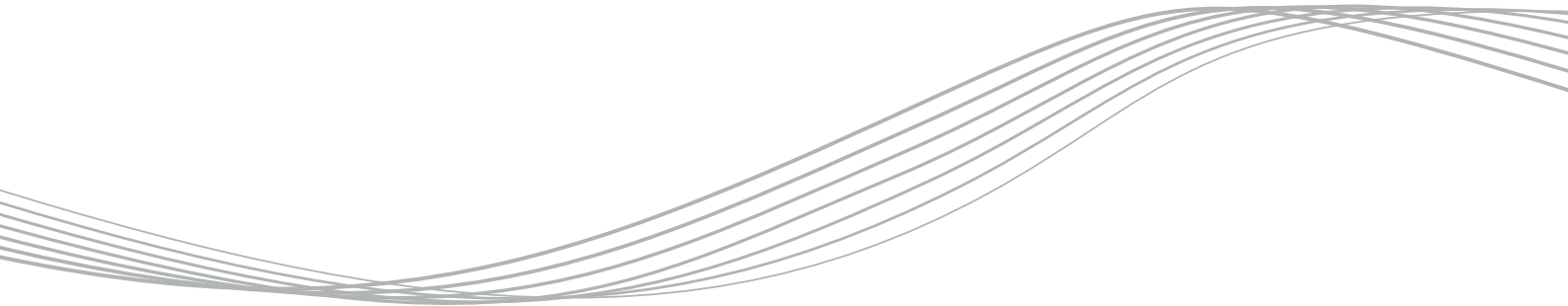




"PILATUS"

„PILATUS“ FLUGZEUGWERKE A.G.

STANS (SCHWEIZ)



1939-1943

1939 Gründung der Firma am 16. Dezember im Sitzungssaal der Nidwaldner Kantonalbank. Gründer ist Emil Georg Bührle.



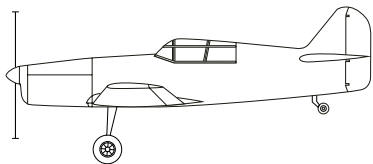
1940 Beginn der Bauarbeiten der Fabrikanlagen in Stans anfangs März.



1941 Beginn der Werkstattarbeiten mit 65 Beschäftigten anfangs Juni. Montage und Revisionen an C-35 und Reparaturen an der Messerschmitt Bf 108.

Einführung der Fünftagewoche als besondere Neuerung in der Zentralschweiz.

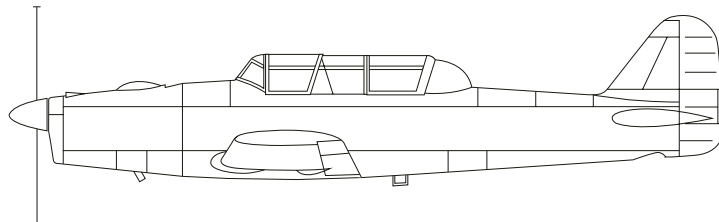
Projektzeichnung des Baumusters des einsitzigen Trainingsflugzeuges P-1 für das Eidgenössische Militärdepartement. Keine Weiterverfolgung des Projekts: Es bleibt ein «Papiervogel».



1942 Offizielle Einweihungsfeier am 5. Februar in Anwesenheit von General Henri Guisan.

Auftrag des Eidgenössischen Luftamtes für die konstruktive Ausarbeitung und den Bau eines von der Eidgenössischen Technischen Hochschule Zürich entwickelten fünfsitzigen Langsamflugzeuges mit der Bezeichnung SB-2 «Pelikan».

1943 Entwicklung des zweiseitigen Trainingsflugzeuges P-2.





1944 Auftrag des Eidgenössischen Militärdepartements für die Montage von 17 Morane D-3801 sowie Kontrolle, Änderungen und Revisionen an der D-3800/01 und der Me-109.

Gründung der Pilatus Betriebsfeuerwehr.

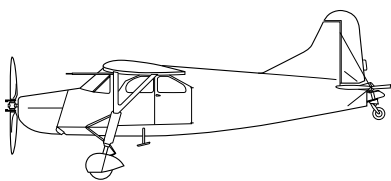
Erstflug des SB-2 Pelikan (HB-AEP) am 30. Mai. Es folgt kein Serienbau.

1945 Erstflug des Prototyps P-2 (HB-GAB) am 27. April.

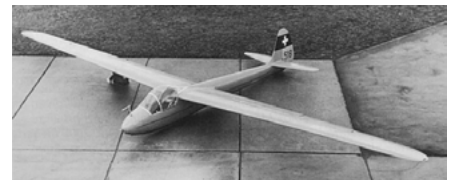


1946 Produktion von 53 P-2, die in zwei Etappen an die Schweizer Armee geliefert werden.

Entwicklung und Bau des P-4, ein ziviles, fünfsitziges Transportflugzeug mit 1450 kg Abfluggewicht.



1947 Bau von drei Segelflugzeugen WLM-1 für militärische Trainingszwecke.



1948 Bau des zweisitzigen Segelflugzeuges Spyr V (Holzkonstruktion).

Gründung der Pilatus Service-Stationen in Genf und Kloten.

Erstflug des Prototyps P-4 (HB-AET) am 22. März. Es folgt kein Serienbau.



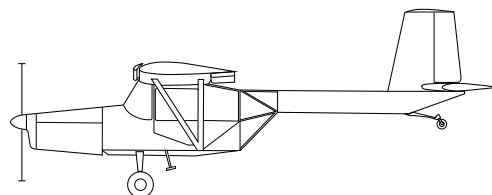
1949-1953

1949 Auftrag des Eidgenössischen Militärdepartements für den Lizenzbau von Rümpfen und Leitwerkträgern für die Vampire DH-100 und später für die Venom DH-112. Produktion von insgesamt 250 Einheiten bis 1957.



1950 Auftrag der Fliegertruppe für Änderungen, Kontrollen und Reparaturen an Flugzeugen des Typs AT-16 Scallion. Ausführung an total 55 Maschinen bis 1958.

1951 Entwurf des P-5 für die Artilleriebeobachtung. Auftraggeber ist das Eidgenössische Militärdepartement. Keine Weiterverfolgung des Projekts.



1952 Einführung der werkseigenen Pensionskasse mit 63 Mitgliedern.



1953 Entwicklung des Schul- und Übungsflugzeuges P-3 im Hinblick auf die Bedürfnisse der Fliegertruppe. Produktion von insgesamt 78 P-3 Flugzeugen für die Schweizerische Fliegertruppe bis 1958.



1954

Bau der technischen Verwaltung
in Stans.



1955

Herstellung einer Versuchsserie von zwölf
P-3.03 für die Fliegertruppe.



1956

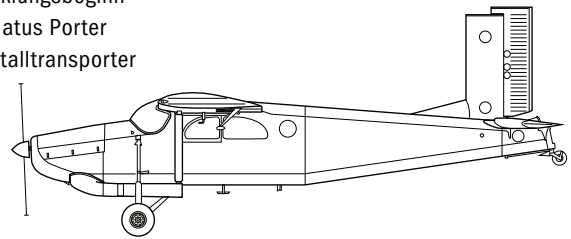
Bau der Halle 2 für
Flugzeugrevisionen
in Stans.

Tod des Gründers Emil Georg Bührle
im November. Sein Sohn Dieter Bührle
übernimmt die Konzernleitung.



1957

Entwicklungsbeginn
des Pilatus Porter
PC-6, ein ziviler Ganzmetalltransporter
mit Kurzstart- und
Landeeigenschaften.



1958

Aufstockung des technischen
Verwaltungsgebäudes in Stans.

Start der Montage der fünf PC-6 Vorserienmaschinen.



1959-1963

1959 Produktion von 1250 Radarschirmen (Gitter-Reflektoren) im Auftrag von Contraves bis 1975.

Erstflug des Pilatus Porter PC-6 (HB-FAN) am 4. Mai.



1960 Grundüberholungen von DC-3 der Swissair bis 1969.

Flug des Pilatus Porters mit der Aufschrift YETI nach Nepal und Beteiligung an der schweizerischen Dhaulagiri-Expedition. Landungen auf 5500 m ü. M. – Weltrekord!

Auftrag vom Eidgenössischen Militärdepartement für die Mirage III S und III RS. Bau von diversen Komponenten für 54 Maschinen und Montage sämtlicher Rumpfausrüstungen von 1964 bis 1968.



1961 Der Flugunternehmer S. Wien aus Alaska kauft als erster Ausländer einen Pilatus Porter PC-6.

1962 Erster Export von Trainingsflugzeugen: Sechs P-3 gehen an die brasilianische Marine.



1963 Auftrag der Konzernfirma Contraves für die Fertigung von insgesamt 1400 Stromversorgungswagen.

1964 Erstellung eines Krankenkassen-Kollektivvertrags mit der Konkordia und einer Krankengeldversicherung mit der SUVA am 1. Januar.

Bau der Halle für Detailfertigung, span-abhebende und spanlose Verformungen.

Lizenzvergabe für die Herstellung von PC-6 an die amerikanische Firma Fairchild Hiller.



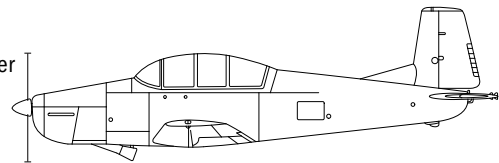
1965 Konstruktion eines zwei-motorigen Baumusters PC-8D unter Verwendung der wichtigsten Porter Komponenten. Zwei Kolbenmotoren mit je 290 PS sind über den Tragflächen angeordnet.

Erscheinung der ersten Ausgabe des Mitarbeitermagazins «Pilatus Post» im Dezember.



1966 Weiterentwicklung eines P-3 in ein Flugzeug mit Gasturbinen-Antrieb (Pratt & Whitney PT6A-20, 550 SHP) als P-3 B. Erstflug am 7. April.

Mitsubishi Heavy Industries Ltd. ernannt Pilatus am 22. September zum Generalvertreter des MU-2 Geschäftsflugzeuges.



1967 Erstflug des Twin Porters PC-8D (HB-KOA) am 15. November. Es folgt kein Serienbau.

Bau des Gebäudes für die kaufmännische Verwaltung.

Gründung der Tochterfirma CIBA Pilatus Aerial Spraying Comp. mit dem Ziel, verschiedene Pflanzenschutz-Projekte weltweit zu realisieren. Einsatz von total 15 Pilatus Porter PC-6 nebst anderen Typen bis 1983.

1968 Flug eines Pilatus Porter PC-6 mit der Turbine Astazou XIV auf 13 485 m ü. M. am 15. November. Weltrekord für Flugzeuge dieser Gewichtsklasse!

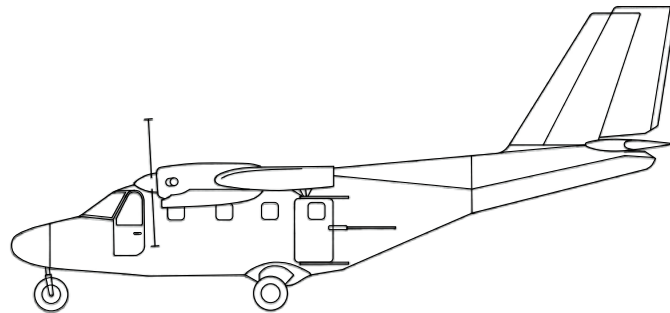
Fertigstellung und Vorstellung der ersten vollautomatischen Autowaschanlage Marke «Pilatus».

Inbetriebnahme der werkseigenen biologischen Kläranlage.



1969-1973

1969 Schliessung der Wartungsbasis der Swissair DC-3 Flugzeuge bei Pilatus.



1970 Einführung der individuellen Arbeitszeit.

Lizenzproduktion von 66 Helikopterrümpfen Alouette III im Auftrag des Eidgenössischen Militärdepartements.

Erstellung des Projekts PC-10: ein zweimotoriger Transporter mit aufklappbarem Hecktor, Platz für 16 Passagiere und angetrieben von zwei Kolbenmotoren zu je 500 PS oder entsprechender Propellerturbine. Es folgt keine Realisation.

Erwerb der Baurechte des Metall-Segelflugzeuges B-4. Umkonstruktion im Hinblick auf rationelle Fertigung, Gewichtsreduzierung und Berücksichtigung verschärfter Bauvorschriften: Bezeichnung des Baumusters als B-4/PC-11.

Verkauf der Pilatus Service Stationen in Genf und Kloten an Jet Aviation.

Gründung der Pilatus Motorfluggruppe (MFGP).

1971 Einführung des Monatslohns für alle Mitarbeitenden.

Herstellung von zwölf Lufteintrittsverkleidungen für das französische Dassault Flugzeug «Mercure» im Auftrag des Eidgenössischen Flugzeugwerkes Emmen bis 1973.



1972 Gründung der Betriebskommission (BK) aus der Arbeiter- und Angestelltenkommission.

Auftrag des Eidgenössischen Militärdepartements für die Fertigung von 1572 Lastwagenanhängern. Produktion bis 1975.

Erstflug der Serienmaschine B-4/PC-11 (HB-1101) am 5. Mai.

Um- und Neuausrüstung von Hunter-rümpfen. Anschliessend folgen Revisionsarbeiten an diesen Flugzeugen.



1973 Der 1000. von Pilatus revidierte Venom verlässt die Revisionshalle.

Verkauf des Projektes «Waschanlage für Linienflugzeuge» an Schweizerische Industrie-Gesellschaft (SIG).



1974 Konstruktion des zweiseitigen Gleitflächenbootes ZISCH 74 mit 265-PS-4-Scheiben-Kreiskolbenmotor im Auftrag von Dr. Wankel. Erfolgreiche Erprobung auf dem Vierwaldstättersee im Sommer 1975. Das Experiment wurde nicht weiterverfolgt.

Öffentliche Vorstellung des Master Porter PD-01 Projekts in München, Deutschland. Die Einstellung folgt kurz darauf.

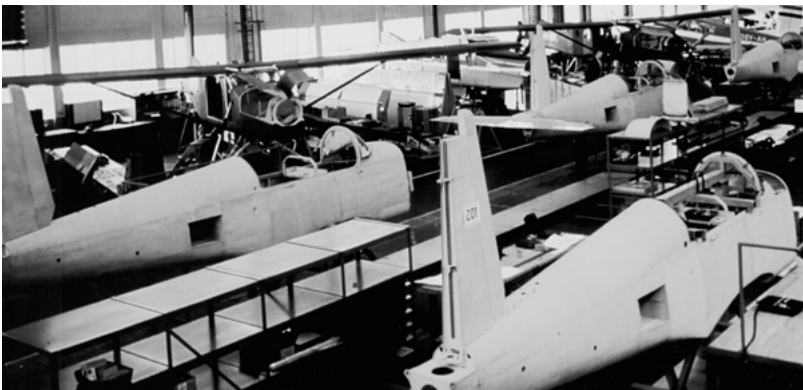
Bau eines zweiten Prototypen als Konversion eines P-3.05 für die Flugerprobung und Präsentation. Erstmalige Bezeichnung als Pilatus PC-7. Vollständige Neukonstruktion des Serientyps.

1975 Erwerb der Unterhaltslizenz der französischen Firma Aerospatiale für ihre Helikopter Alouette und Lama.

Beteiligung an der Konstruktion der europäischen Weltraumrakete Ariane: verschiedene Tests mit der sogenannten Nutzlastverkleidung sowie Definition und Produktion des Hitzeschildes.

Bau von 17 Zellen (Rumpf, Flügel und Leitwerk) des Flugzeuges MBB-233 «Flamingo» im Auftrag der Firma Farner Grenchen.

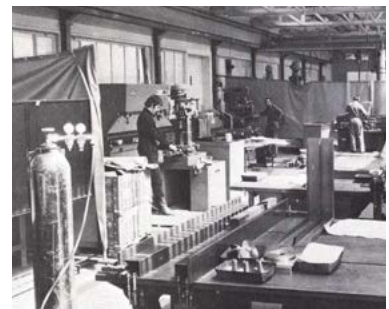
Erstflug des PC-7 Prototypen am 12. Mai.



1976 Start des Serienbaus des PC-7.

1977 Einführung der obligatorischen Arbeitslosenversicherung per 1. April.

Einrichtung der Versuchswerkstatt.



1978 Verkauf der Baurechte des B-4/PC-11 an das japanische Unternehmen NIPPI. Insgesamt produzierte Pilatus 322 Einheiten in Stans.



1979–1983



1979 Auslieferung der ersten drei PC-7 Turbo Trainer.

Bau des Betriebsgebäudes (Werkstatt und Verwaltung) der Firma CIBA Pilatus.

Übernahme des britischen Flugzeugwerkes Britten-Norman. Produktion von zweimotorigen Transportflugzeugen der Gewichtsklasse 3000 bis 4000 kg unter der Firmenbezeichnung Pilatus Britten Norman.

Firmenweite Beschäftigung von rund 250 Mitarbeitenden.

1980 Auftrag von British Aerospace für die Konstruktion und Herstellung von Fahrwerkabdeckungen für die Airbus A310.



1981 Bau der neuen Lagerhalle mit Speditionsabteilung und Portierbüro.

Einführung der gleitenden Arbeitszeit.

Die Schweizer Luftwaffe bestellt Mitte Mai 40 PC-7 Turbo Trainer.

1982 Neukonzeption des PC-7 Turbo Trainers als Baumuster Pilatus PC-9: neuer Rumpf, erhöhte Triebwerkeleistung, verbesserte Aerodynamik, Schleudersitze und neuzeitliches Cockpit mit vorwiegend digitalisierter Instrumentierung.



1983 Bau des Gebäudes für chemisch-physikalische Oberflächenbehandlung mit Materialprüfstelle, Werkstatt für Composite-Technologie und Büros in Stans.



1984 Erstflug des PC-9 (HB-HPA)
am 7. Mai.



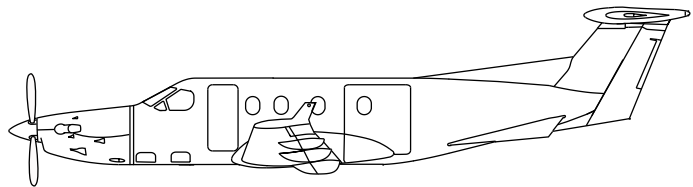
1985 Die australische Regierung bestellt 63 PC-9
im Lizenzbau.



1986 Revision
des
750. Helikopters. Es
handelte sich dabei um
eine Alouette II.

1987 Übergabe von drei PC-7 an das für
seine professionellen Formationsflüge
berühmte «Martini»-Team.

Entwicklungsbeginn des einmotorigen Pilatus PC-12.



1988 Die 250. von Pilatus
revidierte Hawker
Hunter Mk 58 verlässt die Revisionshalle.

Beginn der Lizenzarbeiten (Ausrüsten von
Rumpfsegmenten) an den vom Eidgenös-
sischen Militärdepartement ausgewählten
Jet-Trainer BAe HAWK.



1989-1993

1989 Partnerschaftliche Beteiligung an den Projekten Jetstream 31 und Jetstream 41 der Firma British Aerospace (BAe).

Produktion der Cockpitstruktur inklusive Türen des Grosshelikopters Super Puma in Zusammenarbeit mit dem französischen Unternehmen Aerospatiale.

Vertrag mit McDonnell Douglas für die Herstellung von Einstiegstrepfen für MD-80/90 Airliner. Herstellung von 245 Trepfen bis Ende 1999.



1990 Auslieferung von zehn PC-9 an die Bundesrepublik Deutschland mit eigens entwickeltem Zielschleppsystem.

Abkommen mit Beech USA über die Zusammenarbeit im JPATS-Programm für über 700 Trainingsflugzeuge PC-9 für die US Air Force und US Navy.

Produktion von diversen Komponenten für Jetstream, Super Puma sowie Zulieferungen bis 1995.



1991 Ein kritischer Auftragsbestand Anfang 1991 erfordert eine Neuorientierung und entsprechende Massnahmen. Abbau von 200 Arbeitsplätzen und Einleiten von kostensenkenden Massnahmen.

Erstflug des ersten PC-12 Prototypen (HB-FOA) am 31. Mai. Ausserdienststellung dieser Maschine nach 644 Flugstunden Ende 1996.



1993 Südafrika erteilt den Auftrag für 60 PC-7 MkII.

Vertragsunterzeichnung für die Auslagerung des PC-12 Zellenbaus nach Portugal.

Ausstieg aus den Zulieferprogrammen Jetstream und Eurocopter.

Unterzeichnung eines bedeutenden Zuliefervertrages für die Herstellung von F/A-18 Aussenflügeln. Die angestrebte Übernahme von Piper scheitert am Produkthaftungsrisiko.



1992 Start der PC-7 MkII Entwicklung am 17. August. Erstflug von HB-HMR am 28. September nach nur 42 Tagen.





1994 Partizipation der Pilatus Belegschaft am Unternehmenserfolg durch Einführung einer erfolgs- und leistungsbezogenen Entlohnung.

Zulassung des PC-12 vom schweizerischen Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) am 30. März und von der amerikanischen Federal Aviation Administration (FAA) am 15. Juni.

Aufrüstung des Pilatus Porter PC-6 mit einem 4-Blatt-Propeller.

1995 Rigorose Exportvorschriften verhindern ein bedeutendes Geschäft von Trainingsflugzeugen für die mexikanische Luftwaffe.

Der Zuschlag der US Air Force und US Navy für 711 Beech Pilatus PC-9 (JPATS Programm) ist die Erfolgsstory des Jahres. Pilatus partizipiert mit Lizenzgebühren.



1996 Der Nationalrat beschliesst, dass Trainingsflugzeuge nicht unter das Kriegsmaterialgesetz zu stellen sind.

Gründung der amerikanischen Vertriebsgesellschaft Pilatus Business Aircraft Ltd in Broomfield, Colorado am 1. Mai.

Pilatus Maintenance wird ein eigener Geschäftsbereich mit integriertem Flugzeug-, Helikopter- und Komponentenunterhalt.

Erhöhung der Flexibilität und Lieferbereitschaft durch die Modularisierung des PC-7 MkII und PC-9 M.

1997 Das Schweizer Volk lehnt die Waffenausfuhr-Initiative deutlich ab. Damit sind die Rahmenbedingungen für den Export der Trainingsflugzeuge definitiv geklärt.

Übernahme der Firma Transairco SA – TSA (heute RUAG) und damit Rückkehr an den Flughafen Genf nach 26 Jahren.

Rollout des 100. PC-12 im November.

Das Reorganisationsprojekt «RENOVE» prägt Pilatus durch die organisatorische Neuorientierung in eigenständige Business Units: Government Aviation, General Aviation und Maintenance.



1998 Verkauf der britischen Tochterfirma Pilatus Britten-Norman.

Weltweiter Ausbau des PC-12 Verkaufs- und Servicenetzes.

Gründung der Vertriebsgesellschaft Pilatus Australia Pty Ltd in Canberra, Australien am 7. August.

Zuspruch des Umweltschutzpreises der «Albert Koechlin Stiftung» am 24. September.

Start des PC-21 Entwicklungsprojektes im November mit dem Ziel, den modernsten je gebauten Turboprop Trainer der Welt zu realisieren.



1999-2003

1999 Pilatus feiert ein mehrfaches Jubiläum: 60 Jahre Pilatus, 40 Jahre PC-6 und 20 Jahre PC-7.

Zuschlag des Grossauftrags aus dem Oman über zwölf PC-9 inklusive Simulator und Schulungspaket.



2001 Überschreitung der 1000er Grenze beim Personalbestand am Hauptquartier in Stans.



2002 Rollout des neuen Trainingsflugzeugs PC-21 am 30. April. Erstflug am 1. Juli.

2000 Die Royal Malaysian Air Force beschafft neun Trainingsflugzeuge PC-7 MkII Schulungssysteme sowie Logistikmaterial und Ersatzteile.

Pilatus gibt bekannt, dass eine schweizerische Investorengruppe einen Vertrag zur Übernahme des Aktienkapitals von Unaxis (ehemals Oerlikon-Bührle) unterzeichnet hat.



2003 Übernahme der FFA Maintenance AG in Altenrhein per 1. Januar. Zu diesem Zweck wird die Altenrhein Aviation AG gegründet.

Das Irish Air Corps unterzeichnet am 16. Januar einen Vertrag für acht PC-9 M. Die Bestellung beinhaltet ein komplettes Schulungssystem sowie Logistikmaterial und Ersatzteile.

Die Bulgarischen Luftstreitkräfte beschaffen sechs Trainingsflugzeuge PC-9 M, ein Transport- und Verbindungsflugzeug PC-12 sowie Schulungssysteme, Logistikmaterial und Ersatzteile. Die Auslieferungen erfolgen 2004.





2004 Erfolgreiche Rezertifizierung des Qualitätsmanagement-Systems. Neu lauten die Zertifizierungen EN 9100 und ISO 14001 und werden in Zukunft immer gleichzeitig erneuert.

Die Royal Australian Air Force unterzeichnet einen substantiellen PC-9 Upgrade-Vertrag.

Die Zertifizierung im Dezember ist der Startschuss für die PC-21 Serienproduktion.

Im Dezember rollt der 500. PC-12 aus der Produktion. Gleichzeitig feiert Pilatus mit einer Million erreichten PC-12 Flugstunden ein weiteres Jubiläum.

2005 Optimierung des PC-12: Erhöhung des maximalen Startgewichts, Verbesserungen an den Querrudern, neue Wingtips im Stile des PC-21, neuer Pilotensitz sowie weitere kleinere Änderungen. Entgegennahme des Typenzertifikats des BAZL für das neue Modell PC-12/47 am 14. Dezember. Am 23. Dezember stellt auch das FAA das Typenzertifikat aus.

Erfolgreicher Abschluss des Cockpitumbaus der bereits seit 25 Jahren im Einsatz stehenden 18 PC-7 der Schweizer Luftwaffe.



2006 Das Verteidigungsministerium von Malaysia unterzeichnet einen Vertrag für die Beschaffung von zehn weiteren PC-7 MkII am 20. Februar. Die Auslieferungen erfolgen 2007.



Die Republic of Singapore Air Force entscheidet sich anfangs November für das PC-21 Trainingssystem. Hauptbestandteil des Vertrages ist die Lieferung von 19 PC-21 sowie ein zwanzigjähriger Engineering- und Logistik-Unterstützungsvertrag.



2007 Armasuisse unterzeichnet am 22. Januar einen Vertrag über sechs PC-21 Trainingsflugzeuge inklusive Logistik- und Engineeringleistungen sowie Mission Planning- und Debriefingsysteme für das Jetpilotenausbildungssystem (JEPAS) der Schweizer Luftwaffe.

Verkauf der seit 1997 hundertprozentigen Tochtergesellschaft TSA Transairco SA aus strategischen Gründen am 11. April.

Erster Auftritt des PC-12 NG mit neuer Avionik im September an der 60. NBAA. Das Modell stösst auf reges Interesse und ist kurz nach seiner Markteinführung bereits bis Ende 2009 ausverkauft.

2008 Armasuisse unterzeichnet am 29. Februar den Beschaffungsauftrag für die Umrüstung von zehn weiteren PC-7 der Schweizer Luftwaffe.

Zertifizierung des PC-12 NG durch die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) und die FAA am 28. März. Umstellung der Produktion auf den PC-12 NG nach 788 produzierten PC-12.

Einweihung der hölzernen Montagehalle am 20. September.



2009-2010



2009 Einführung von Kurzarbeit in Stans per 1. September. Betroffen sind vor allem die produktiven Bereiche Fabrikation sowie Flugzeugmontage. Die Kurzarbeit dauert sechs Monate.

Die Streitkräfte der Vereinigten Arabischen Emirate entscheiden sich Mitte November für die Beschaffung einer Flotte von 25 Pilatus PC-21 Trainingsflugzeugen. Der Grossauftrag beinhaltet Simulatoren und umfassende Logistikunterstützung. Die Auslieferungen erfolgen 2011.



Ausrüstung von 35 Pilatus PC-7 MkII der südafrikanischen Luftwaffe mit einem neuen, modernen Cockpit.

2010 Auslieferung des 1000. PC-12 im Juli.



Die Schweizer Luftwaffe baut das Jetpilotenausbildungs- und Trainingssystem (JEPAS) weiter aus und unterschreibt am 17. Dezember einen Vertrag für zwei weitere PC-21 Trainings-systeme und einen Simulator. Die Auslieferung erfolgt 2012.



2011 Die Botswana Defence Force entscheidet sich für die Beschaffung von fünf PC-7 MkII Trainingsflugzeugen. Der Auftrag beinhaltet auch Ersatzteile sowie Schulungs- und Logistikunterstützung.

Pilatus bietet zehn verschiedene Lehrberufe an und bildet erstmals 100 Lernende gleichzeitig aus.



Erfolgreiche Zertifizierung einer Rauchanlage für den PC-21, welche zukünftig von Display-Teams verwendet werden kann.

Einführung eines unternehmensweiten Sicherheitsmanagement-Systems.

2012 Übergabe der letzten drei von insgesamt 25 PC-21 an die Luftwaffe der Vereinigten Arabischen Emirate am 30. Januar.

Auftragsabschluss mit der Indischen Luftwaffe für 75 PC-7 MkII am 24. Mai. Der Erstflug findet nur fünf Monate später statt.

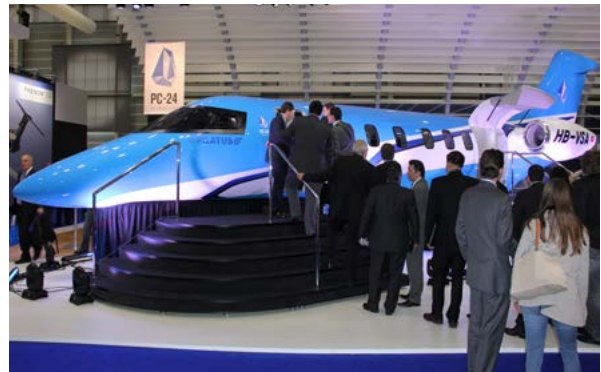


Die Königliche Luftwaffe Saudi-Arabiens unterschreibt am 25. Mai einen Vertrag für die Lieferung von 55 PC-21.



Der dritte grosse Auftrag in Serie kommt am 23. Juli: Die Luftwaffe des Emirats Katar kauft 24 PC-21.

Offizielle Übergabefeier von fünf PC-7 MkII an die Luftwaffe von Botswana am 8. Februar.



Enthüllung des «Super Versatile Jet» am 21. Mai an der EBACE, der grössten europäischen Business Aviation Flugzeugmesse in Genf. Der PC-24 ist der erste Businessjet weltweit, der serienmässig mit einem Frachttor ausgestattet ist und auf sehr kurzen Pisten sowie auf Naturpisten starten und landen kann.

Die weltweite PC-12 Flotte erreicht im Mai kumuliert vier Millionen Flugstunden.



Auslieferung des 1200. PC.12 im August.

Gründung der Pilatus Aircraft Industry (China) Co Ltd in der chinesischen Millionenstadt Chongqing am 5. August. Mit dem Joint Venture will sich Pilatus mit dem PC-6 im chinesischen Markt etablieren.

Erstmals in der 75-jährigen Geschichte durchbricht die Pilatus Gruppe die Milliardengrenze beim Umsatz.



Öffnung des PC-24 Bestellbuchs an der EBACE in Genf am 20. Mai. Nach nur eineinhalb Tagen sind 84 PC-24 verkauft. Das sind sämtliche PC-24, die während der ersten drei Produktionsjahre hergestellt werden.

Rollout des PC-24 am 1. August auf dem Flugplatz Buochs. 35 000 Besucher aus dem In- und Ausland folgen der Einladung und feiern mit Pilatus ein grossartiges Volksfest.



Eröffnung des vierstöckigen Parkhauses in Stans mit über 1000 Parkplätzen am 29. September.



Vorstellung des neuen PC-12 NG Demonstrators mit speziellem Farbschema des Luzerner Künstlers Hans Erni zum 75. Geburtstag am 16. Dezember.



Die Produktionen der PC-21 für Katar und Saudi-Arabien sowie der PC-7 MkII für Indien laufen auf Hochtouren. Fortlaufende Auslieferung der Flugzeuge.



Der 100. PC-21 und gleichzeitig das 1000. Turboprop-Trainingsflugzeug verlässt im Februar die Produktionshalle. Es wird für die königliche Luftwaffe Saudi-Arabiens im Einsatz stehen.

Die weltweite PC-12 Flotte erreicht im Mai kumuliert fünf Millionen Flugstunden.

Der PC-24 hebt am 11. Mai zu seinem Erstflug ab. Nach nur 580 Metern Startstrecke war der Prototyp P01 in der Luft, stieg in drei Minuten auf 3627 Meter und landete 55 Minuten später wieder auf Flugplatz in Buochs.



Bezug und Inbetriebnahme des neuen Logistikgebäudes mit einem 24 Meter hohen, vollautomatisierten Hochregallager, einem leistungsstarken Rechenzentrum sowie einem Betriebsrestaurant im Sommer.



Die Australische Luftwaffe unterzeichnet im Dezember einen Grossauftrag über den Kauf von 49 PC-21 Trainingssystemen. Neben den PC-21 Flugzeugen enthält das Übereinkommen auch Simulatoren, Trainingsmaterialien sowie ein Langzeit-Unterhaltspaket.



Der PC-24 Prototyp P02 wird im Oktober an der NBAA-BACE in Orlando, Florida, erstmals dem Publikum in den USA öffentlich präsentiert.

Der PC-12 NG ist das weltweit am meisten verkaufte Turboprop Geschäftsflugzeug seiner Klasse – 91 Flugzeuge fanden einen neuen Besitzer.

Erstflug des ersten von 49 PC-21 der Australischen Luftwaffe im Juli – nur gerade sieben Monate nach Vertragsunterzeichnung.



Erfolgsmeldung zum Ende des Jahres: Pilatus hat im Dezember 21 PC-21 verkauft. 17 gehen an die französische Armée de l'air, zwei an die britische QinetiQ, welche die Empire Test Pilots' School betreibt und zwei zusätzliche an die Royal Jordanian Air Force.

Am 1. Mai feiert Pilatus Business Aircraft Ltd in Colorado, USA, ihren 20. Geburtstag.

Spatenstich im Sommer für die neue Montagehalle mit 10 000 Quadratmeter Fläche sowie für das neue Oberflächenzentrum.



Der dritte und letzte PC-24 Prototyp, welcher gleichzeitig den Serienstandard repräsentiert, startet am 6. März zu seinem Jungfernflug.



Pilatus bildet erstmals über 120 Lernende aus und bietet seit dem Sommer dank zwei weiteren Ausbildungen neu 13 verschiedene Lehrberufe an. Im November erhält Pilatus den Nationalen Bildungspreis.

Auszeichnung zum weltweit besten Kundendienst bei Kundenbefragungen des Professional Pilot Magazins zum 16. Mal in Folge.

Übergabe des 1500. PC-12 an den treuen Kunden Royal Flying Doctor Service of Australia im Juni. Die weltweite PC-12 Flotte hat gleichzeitig sechs Millionen kumulierte Flugstunden erreicht, wovon 1.5 Millionen auf den PC-12 NG entfallen.



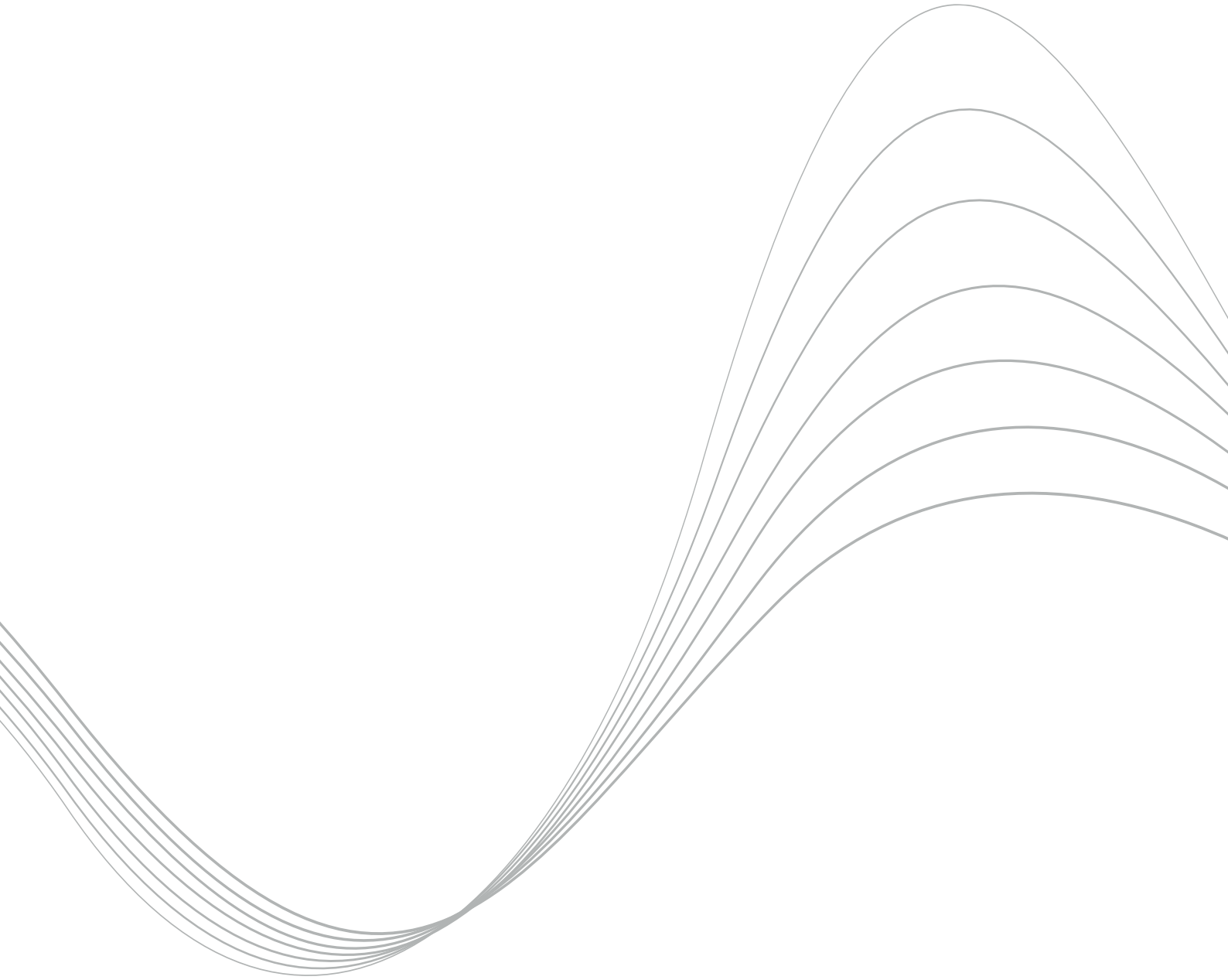
Die Typenzertifizierung ist Tatsache! Am 7. Dezember wird der Super Versatile Jet PC-24 von der EASA und der FAA zertifiziert.

Mitte Dezember wird die Tochtergesellschaft Pilatus Defence Solutions Australia Pty Ltd gegründet. Sie ist für den Support der PC-21 der Australischen Luftwaffe vor Ort zuständig.

Die Tochtergesellschaft Pilatus China Aircraft Industry (China) Co Ltd in Chongqing, welche für die Herstellung von PC-6 Komponenten eröffnet wurde, wird per September stillgelegt.

Inbetriebnahme der neuen Montagehalle mit rund 200 Arbeitsplätzen im August. Darin finden die gesamte Vormontage und die Systemintegration aller Flugzeugtypen statt. Die Solaranlage auf dem Dach ebendieser Halle ist seit Ende September am Netz und ist mit Abstand die grösste im Kanton Nidwalden und in den Top fünf der Zentralschweiz.





Pilatus Flugzeugwerke AG
Postfach 992
6371 Stans, Schweiz
Telefon +41 41 619 61 11
info.stans@pilatus-aircraft.com



www.pilatus-aircraft.com