

PILATUS FLUGZEUGWERKE AG

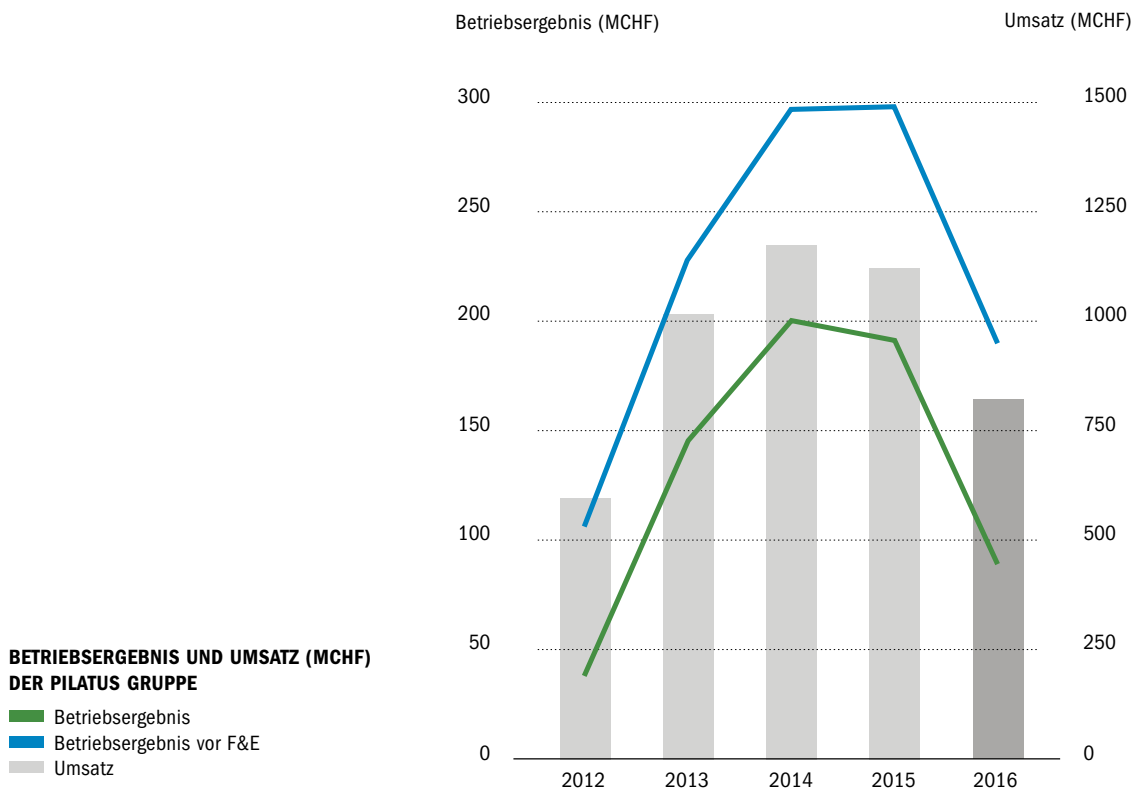
GESCHÄFTSBERICHT 2016



PILATUS

3	EDITORIAL
7	BERICHT DER GESCHÄFTSLEITUNG
12	BUSINESS UNIT GOVERNMENT AVIATION
21	BUSINESS UNIT GENERAL AVIATION
29	PROJEKT PC-24
34	OPERATIONS
39	HUMAN RESOURCES
40	AIRPORT BUOCHS AG
44	ZAHLEN UND FAKTEN
47	MANAGEMENT
49	VERWALTUNGSRAT

DAS WICHTIGSTE AUF EINEN BLICK

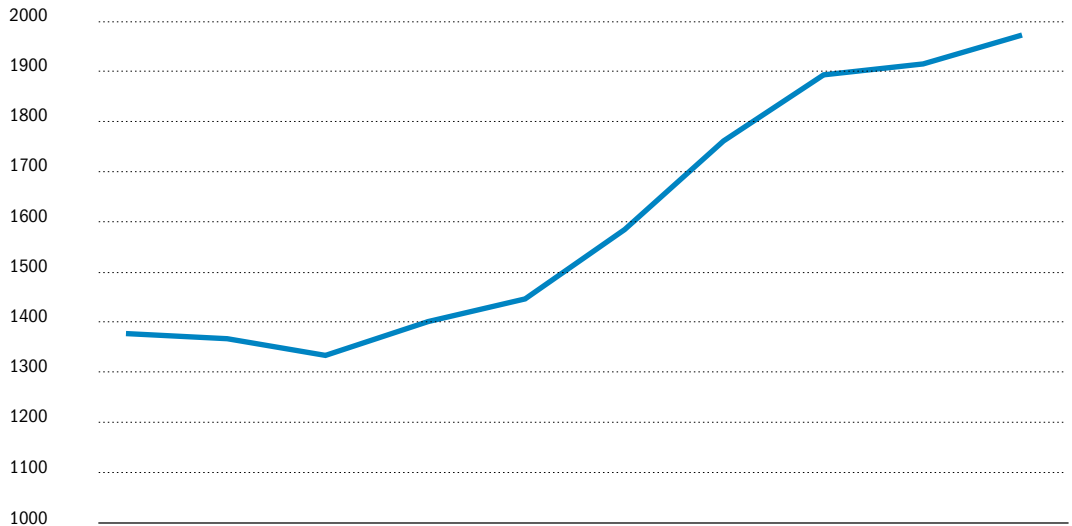


DIE WICHTIGSTEN KENNZAHLEN DER PILATUS GRUPPE	2012	2013	2014	2015	2016
Umsatz (MCHF)	593	1014	1174	1122	821
Anzahl Flugzeuge im Umsatz	86	112	127	121	117
Bestellungseingang (MCHF)	2699	410	561	1367	1087
Bestellungsbestand (MCHF)	2426	1817	1226	1470	1744
Betriebsergebnis (MCHF)	38	145	200	191	89
Betriebsergebnis in % des Umsatzes	6.4	14.3	17.0	17.0	10.8
Cash-flow (Reingewinn und Abschreibungen, MCHF)	52	143	195	178	95
Cash-flow in % des Umsatzes	8.8	14.1	16.6	15.9	11.6
Investitionen Sachanlagen (MCHF)	7	18	36	42	49
Investitionen Zukunft, F&E (MCHF)	68	83	97	107	101
Betriebsergebnis vor F&E (MCHF)	106	228	297	298	190
Betriebsergebnis vor F&E in % des Umsatzes	17.9	22.5	25.3	26.6	23.1
Net Assets (MCHF)	116	163	210	324	398
Vorräte (MCHF)	390	688	754	639	485
Kundenanzahlungen (MCHF)	426	654	758	497	204
Betriebsergebnis in % Net Assets	32.8	89.0	95.2	59.0	22.4

ENTWICKLUNG MITARBEITER-BESTAND DER PILATUS GRUPPE

■ Anzahl Vollbeschäftigte

Anzahl Vollbeschäftigte



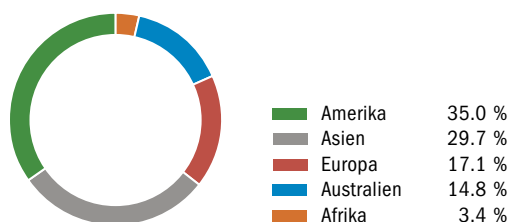
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Anzahl Vollbeschäftigte	1372	1363	1330	1395	1441	1576	1752	1882	1905	1961

AUSZUG AUS BILANZ DER PILATUS GRUPPE

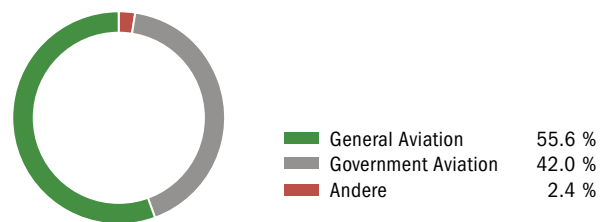
	2012	2013	2014	2015	2016
Umlaufvermögen (MCHF)	1066	1457	1768	1646	1259
Anlagevermögen (MCHF)	119	117	140	173	214
Total Aktiven (MCHF)	1185	1574	1908	1819	1473
Fremdkapital (MCHF)	635	929	1113	870	520
Eigenkapital (MCHF)	550	645	795	949	953
Total Passiven (MCHF)	1185	1574	1908	1819	1473
Eigenfinanzierungsgrad in % ¹	46.4	41.0	41.7	52.2	64.7

¹ Die PoC-Abgrenzungen sowie die Kundenanzahlungen werden brutto dargestellt (PoC = Percentage of Completion). Bei einem Netto-Ausweis würde ein Eigenfinanzierungsgrad von 68 % resultieren.

UMSATZ NACH ABSATZGEBIETEN 2016



UMSATZ NACH BUSINESS UNITS 2016



EDITORIAL

DAS JAHR 2016: BESSER ALS VORAUSGESAGT

Von welcher Seite man immer auch hinschaut, 2016 war ein erfolgreiches Jahr. Nach den absoluten Rekordjahren 2014 und 2015 wussten wir zwar, dass das Berichtsjahr 2016 umsatzmässig nicht ebenso gut ausfallen wird. Grossaufträge für Trainingsflugzeuge kommen nicht so regelmässig verteilt über das Jahr wie Bestellungen für einzelne Flugzeuge der General Aviation. Aber Ende 2016 war nicht nur der Umsatz besser als erwartet, wir haben zum Beispiel auch einen äusserst prominenten neuen Kunden für den PC-21 gewinnen können: Frankreich! Und es gab weitere Erfolge, die wir feiern können.

Frankreich ist ein Mitglied der Europäischen Union und EU-Mitglieder bevorzugen bei Staatsaufträgen oftmals die eigene Industrie oder diejenige anderer EU-Mitglieder. Doch dieses Mal hat Frankreich mit seiner starken nationalen Flugzeugindustrie und schlagkräftigen Luftwaffe nicht politische Motive in den Vordergrund gestellt, sondern Systemleistung sowie Anschaffungs- und Betriebskosten. Dies ist besonders erfreulich, weil Frankreich das effizienteste Trainingssystem ausgewählt hat, um seine zukünftigen Kampfpiloten auf den Einsatz mit dem hochmodernen Kampfflugzeug Rafale vorzubereiten: den Pilatus PC-21. Und das ohne kostentreibende Offset-Kompensationsverpflichtungen! Der Auftrag kam kurz vor der Jahreswende. Ab 2018 werden 17 PC-21 nach Frankreich gehen.

Es sind nicht nur die PC-21 Aufträge, die 2016 erfolgreich gemacht haben. Wir haben 30 Prozent mehr PC-12 NG verkauft als 2015: 91 Flugzeuge gegenüber 70 im Vorjahr. Der PC-12 NG ist in jeder Hinsicht in voller Blüte. Im angelaufenen Jahr 2017 werden wir den 1500. PC-12 ausliefern. Und mit der PC-12 Flotte wird die sechsmillionste Flugstunde geflogen werden. Es gibt mittlerweile 55 Länder, in denen PC-12 registriert sind. Einen solchen Erfolg hätten selbst wir Optimisten von Pilatus uns nie vorauszusagen erlaubt. Wir werden auch zukünftig auf den PC-12 setzen und das Produkt kontinuierlich weiterentwickeln.





52°4'N, 0°36'W

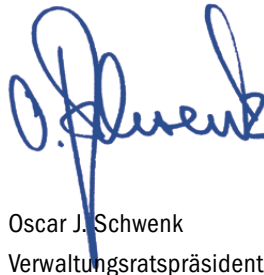
Erfolgreich sind wir auch, weil das PC-24 Entwicklungsprogramm fortschreitet und die Testflüge der beiden Prototypen P01 und P02 durchwegs hervorragende Resultate gezeitigt haben. Die Fortschritte des ersten Pilatus Jets rund ein Jahr vor dem Markteintritt 2017 sind so gut, dass wir uns nicht gescheut haben, bereits knapp 200 Millionen Schweizer Franken in die Serienproduktion des PC-24 zu investieren. Vor kurzem hat der Erstflug des dritten PC-24 Prototyps P03, beziehungsweise des ersten seriekonformen Flugzeuges, erfolgreich stattgefunden. Wir werden den P03 mitsamt seinem exklusiven Interieur im Mai 2017 an der European Business Aviation Convention & Exhibition EBACE in Genf, Schweiz dem interessierten Publikum zeigen. Bis Mitte April 2017 sind die drei Super Versatile Jets zusammen bereits über 1500 Stunden geflogen.

Wenn wir das Jahr 2016 im Hinblick auf das Kundendienstgeschäft analysieren, dann sehen wir, dass sich einige Änderungen abzeichnen beginnen. In der Business Unit Government Aviation werden die mehrjährigen Support-Verträge immer wichtiger und finanziell bedeutender. Immer mehr Kunden sehen, dass wir nicht nur äusserst innovative Flugzeuge und Trainingssysteme verkaufen können, sondern auch fähig sind, einen kundenorientierten Support vor Ort zu leisten. Die Luftwaffen brauchen Trainingsflugzeuge, die jederzeit einsatzbereit sind, und Pilatus braucht Kunden, die mit Pilatus hundertprozentig zufrieden sind. Was läge da näher, als langfristig eng zusammenzuarbeiten?

821 Millionen Schweizer Franken Umsatz im 2016 ist ein Erfolg. Und in den Bestellbüchern per Ende Berichtsjahr 2016 steht ein Auftragsbestand in der Höhe von 1,7 Milliarden Schweizer Franken – die mit dem PC-24 zu erzielenden Umsätze nicht eingerechnet!

2017 – DAS JAHR DER PC-24 ZERTIFIZIERUNG

Das Jahr 2017 wird entscheidend werden für das PC-24 Entwicklungsprogramm. Die Zertifizierung des Flugzeuges gegen Ende 2017 ist unser Ziel. Erste Kundenablieferungen sollen unmittelbar danach erfolgen. Es wird äusserst herausfordernd und fast schon möchte ich sagen: Ich fiebere der Zertifizierung des Pilatus PC-24 und seinem Markteintritt entgegen. Nur hilft uns fiebern nicht weiter. Wir behalten die Füsse auf dem Boden und bleiben standfest, was immer passiert. Wir haben unseren Namen Pilatus vom Berg Pilatus: einem Berg in unserer unmittelbaren Nähe, einem Berg mit unendlich weiter Aussicht, aber auch einem Berg mit unendlich vielen Stürmen und heftigsten Gewittern. Doch es kann noch so blitzen und donnern, der Pilatus steht felsenfest und lässt sich nicht verrücken. Der Pilatus ist, der Name sagt es, in diesem Punkt unser klares Vorbild!



Oscar J. Schwenk
Verwaltungsratspräsident



38°19'N, 110°22'W

BERICHT DER GESCHÄFTSLEITUNG

2016 – DAS JAHR DER HERAUSFORDERUNGEN

Wir haben gewusst, dass das Jahr 2016 ein äusserst anspruchsvolles werden würde – für alle, die bei Pilatus arbeiten. Doch am Jahresende war klar: Unsere Mitarbeitenden haben viel und Innovatives geleistet, die für Pilatus wichtigsten Ziele erreicht oder gar überschritten sowie die zahlreichen und anspruchsvollen Herausforderungen erfolgreich gemeistert.

Die Liste des Erreichten ist lang. Einiges aber möchte ich speziell hervorheben, um sichtbar zu machen, wie unterschiedlich und vielfältig die Aufgaben bei Pilatus sind, wo die grossen Herausforderungen konkret lagen und wie diese gemeinsam gemeistert wurden.

Neben 17 PC-21 an Frankreich dürfen wir weitere Verkaufserfolge des PC-21 Trainingssystems im 2016 verbuchen: zwei PC-21 an eine der renommiertesten Testpilotenschulen der Welt, die Empire Test Pilots' School im südenglischen Wiltshire, und zwei zusätzliche PC-21 an Jordanien. Dass das PC-21 Trainingssystem den versprochenen Erwartungen gerecht wird, zeigt sich eindrücklich bei unseren bestehenden Kunden wie beispielsweise Singapur, Katar und der Schweiz. Sie verzeichnen beeindruckende Flottenverfügbarkeiten von 95 bis zu 100 Prozent.

Im Sinne der stetigen Weiterentwicklung und Erfüllung von Kundenanforderungen hatten wir für die Ende 2015 verkauften 49 PC-21 der Australischen Luftwaffe, der Royal Australian Air Force, über 200 Änderungen vorzunehmen. Trotz substantiellen Entwicklungsaufwendungen hob bereits im Juli, nur sieben Monate nach der Vertragsunterzeichnung, der erste PC-21 dieser Flotte zum Erstflug ab. Bereits Ende Februar 2017 waren wir mit den ersten beiden australischen PC-21 an der AVALON 2017, der Australian International Airshow and Aerospace & Defence Exposition bei Geelong im Bundesstaat Victoria.

In ähnlichem Tempo konnten wir die Wünsche der Jordanischen Luftwaffe, der Royal Jordanian Air Force, angehen. Die Vertragsänderung von ursprünglich neun bestellten PC-9 M auf neu acht PC-21 erfolgte im Februar. Bereits neun Monate später fanden im November die ersten Produktionstestflüge statt.

Ebenfalls im November meldete das Aviatikmagazin «Flight International» aufgrund der Zahlen der General Aviation Manufacturers Association GAMA, dass 2016 mit Ausnahme von Pilatus alle grossen Hersteller mit stagnierenden oder rückläufigen



Verkaufszahlen zu kämpfen haben. Dass Pilatus effektiv 91 oder gegenüber dem Vorjahr 30 Prozent mehr PC-12 NG auf dem Markt absetzen konnte, ist eine Glanzleistung. Dieser Erfolg ist einerseits mit der Markteinführung des weiterentwickelten «Model 16» und andererseits mit der beachtlichen Leistungsfähigkeit unseres weltweiten Vertriebsnetzwerkes zu begründen.

Zudem wurde der Kundendienst für den PC-12 zum 15. Mal hintereinander als der beste seiner Kategorie ausgezeichnet. Das ist ein Bekenntnis zu unserer Vision – der Pilatus Klasse!

2017 wird für Pilatus «das Jahr der Wahrheit». Es steht im Zeichen der Zertifizierung und des Markteintrittes des PC-24. Hier wollen wir unsere Kundenversprechen einlösen. Neben den bisherigen Spitzenleistungen beim PC-24 Programm ist Pilatus gezwungen, die Infrastruktur für die Serienproduktion des PC-24 anzupassen.

Pilatus hat im Berichtsjahr 2016 entschieden, umfassend in den Standort Broomfield im Bundesstaat Colorado in den USA zu investieren. Auf dem Rocky Mountain Metropolitan Airport nördlich der Hauptstadt Denver entsteht für 23 Millionen US-Dollar ein Neubau. Ziel ist es, den Endausbau und die Administration der Tochtergesellschaft Pilatus Business Aircraft Ltd zu zentralisieren. Es entsteht dabei ein moderner, attraktiver und auf die geänderten Betriebsabläufe ausgelegter Neubau. Mit dem Markteintritt des PC-24 soll der dortige Personalbestand auf rund 200 Mitarbeitende ansteigen.

In Stans wurde mit Hochdruck am neuen 9500 Quadratmeter grossen Oberflächenzentrum und an einer neuen, flexibel nutzbaren Montagehalle mit 10 000 Quadratmeter Fläche gearbeitet. Mit dem Bau dieser beiden zusätzlichen Gebäude wurde 2016 begonnen, um diese im angelaufenen Jahr 2017 in die Nutzung zu überführen. Zusätzlich haben wir für die temporäre PC-24 Strukturbaumontage eine Halle in Kriens, nahe Luzern, angemietet. Ebenfalls

wurden rund 40 Millionen Schweizer Franken in eine neue Generation von Maschinen für die Fräsbearbeitung investiert. Pilatus verfügt neu über eines der weltweit modernsten und effizientesten Bearbeitungszentren für Aluminiumfrästeile bis vier Meter.

Erfolge stellen sich aber nicht von alleine ein. Es stecken immer motivierte, engagierte und gut ausgebildete Mitarbeitende dahinter. Zudem finden Erfolge nur dann statt, wenn die Führungs- und Projektverantwortlichen Ziele firmenübergreifend als Team verfolgen und deren Erreichung steuern und überwachen. Wir haben im Jahr 2016 deshalb erneut zahlreiche Weiterbildungskurse durchgeführt und wiederum in die Schulung von Kadermitarbeitenden investiert. Geschäftsleitung und Kernkader haben zudem gemeinsam verbindliche Führungsgrundsätze definiert. Jene Führungsgrundsätze, die unsere Funktion als Vorbild betreffen, seien hier zitiert:

- Wir nehmen uns Zeit für die Führung und übernehmen Verantwortung.
- Wir motivieren und fördern Mitarbeitende entsprechend ihren Fähigkeiten.
- Wir fördern Teamarbeit und arbeiten bereichsübergreifend zusammen.
- Wir pflegen einen ehrlichen, respektvollen Umgang und bekennen uns zu unserer sozialen Verantwortung.

Unter dem Stichwort «Engagement» gibt es einen Führungsgrundsatz, der so lautet: «Wir anerkennen und honorieren überdurchschnittliche Leistung.» Auch wenn im Berichtsjahr 2016 der Umsatz und Gewinn der Pilatus Gruppe im Vergleich zu den Rekordjahren 2014 und 2015 geringer ausfiel, haben alle Pilatus Mitarbeitende Spitzenleistungen erbracht und viel in die Zukunft investiert. Einmal mehr gebührt ihnen der Dank und die Anerkennung für das Geleistete. Es freut uns, dieses Engagement mit einer maximal möglichen Gewinnbeteiligung zu honorieren und zu verdanken.



Markus Bucher
Chief Executive Officer

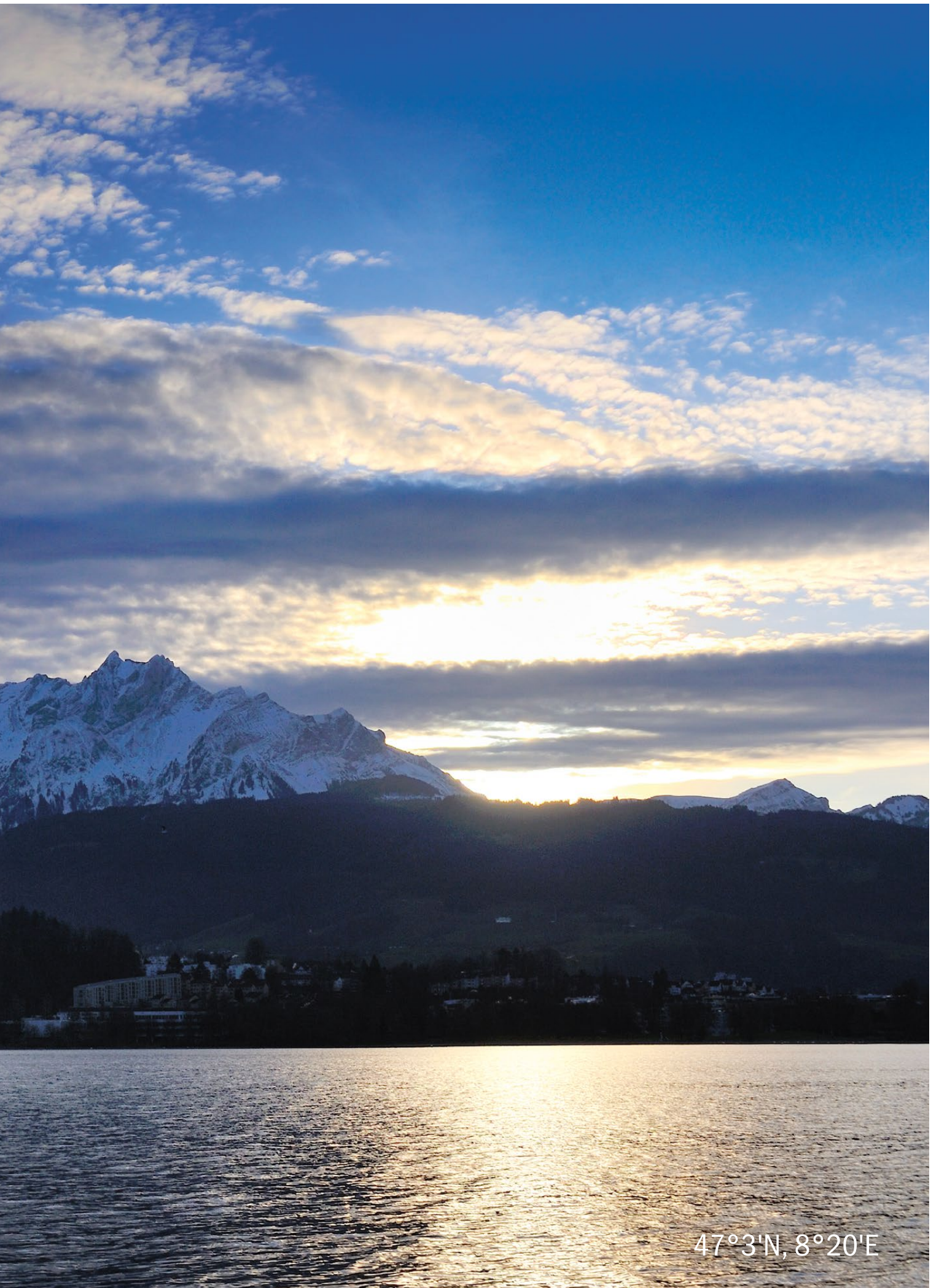
WIE PILATUS ZU IHREM NAMEN KAM ...

Als Tor zu den Alpen steht das Pilatusmassiv am Rande des Vierwaldstätter-sees im Dreieck der Kantone Luzern, Nidwalden und Obwalden. Die wild zerklüftete Gesteinswelt des Drachenbergs – wie der Pilatus auch genannt wird – steht markant in der Gegend. Seine Silhouette erscheint als zersägte, leicht abgeflachte Pyramide. Ein Bergindividuum, dessen Anblick einzigartig und von jeder Seite anders ist.

Auf der Spitze des Pilatus öffnet sich an klaren Tagen eine aussergewöhnliche Aussicht auf ein einmaliges Panorama mit bis zu 73 Alpengipfeln. Der Ausblick auf die umliegende Landschaft ist majestätisch: Tiefblaue Seen, schneebedeckte Gipfel und grüne Wiesen breiten sich aus.

1939 wurde am Fusse des Pilatus ein einzigartiges Flugzeugwerk gegründet. Der Berg steht Pate für dessen Namen.





47°3'N, 8°20'E

IMMER MEHR LUFTWAFFEN SETZEN AUF DEN PC-21

In der Business Unit Government geht es meist um militärische Grossaufträge, was zu stark schwankenden Umsatzzahlen führen kann. War das Jahr 2015 umsatzmässig ein weit überdurchschnittliches, so fiel das Berichtsjahr 2016 mit einem Umsatz von 345 Millionen Schweizer Franken vergleichsweise eher schwach aus.

Solche Schwankungen sind, wie die langfristige Entwicklung der Business Unit zeigt, organisatorisch zwar mit grossen Herausforderungen verbunden, für den wirtschaftlichen Erfolg aber nicht ausschlaggebend. Ein einzelner Jahresbericht bezieht sich auf eine Zeitspanne, die kürzer ist, als eine für die Business Unit Government Aviation realitätsnähere Projektlaufzeit von etwa drei Jahren. 2016 darf deshalb trotz eines Umsatzeinbruchs als erfolgreich bezeichnet werden – nicht zuletzt dank der neuen PC-21 Verträge, welche abgeschlossen werden konnten.

GUTE NACHRICHTEN AUS EUROPA

Die erfreulichste Botschaft kam kurz vor dem Jahresende: Die Französische Luftwaffe, die Armée de l'air française, hat sich für das PC-21 Trainingssystem entschieden. 17 PC-21 werden beschafft, um die jungen Militärpiloten auszubilden, die später das französische Mehrzweck-Kampfflugzeug der fünften Generation, den Dassault Rafale, pilotieren werden.

Der Vertrag der Französischen Luftwaffe wurde mit der Babcock Mission Critical Services France abgeschlossen. Pilatus agiert somit als Unterlieferant mit den PC-21 und dem bodenbasierten Trainingsmaterial. Der Auftrag ist insofern besonders erfreulich, als dass sich damit neben der Schweiz eine zweite europäische Luftwaffe für das modernste Trainingssystem der Welt entschieden hat.

Weitere zwei PC-21 gehen nach England und zwar an einen äusserst renommierten Kunden: an die Empire Test Pilots' School im südenglischen Wiltshire. Das dort angesiedelte Flugversuchs- und Testpilotenzentrum dient der Ausbildung von Testpiloten und Flugtest-Ingenieuren aus dem Vereinigten Königreich, aber auch von anderen internationalen Kunden. Auftraggeber für die zwei PC-21 ist QinetiQ, welche die Empire Test Pilots' School betreibt.

Zudem hat die Irische Luftwaffe, das Irish Air Corps, im Oktober 2016 den Vertrag für einen PC-9 M unterzeichnet, welcher die bestehende Flotte ergänzen soll. Die Produktion ist bereits angelaufen, die Auslieferung soll im Sommer 2017 stattfinden.

JORDANIEN WECHSELT ZUM PC-21

Die Jordanische Luftwaffe, die Royal Jordanian Air Force, hatte ursprünglich ihr Trainingskonzept auf den PC-9 M ausgerichtet. Ende 2015, nur ein halbes Jahr nach der Bestellung der neun PC-9 M Flugzeuge,



«Reaching 500 000 flying hours for the PC-9 is a significant milestone in the life of any aircraft fleet and one that could not have been achieved without the dedicated support of the Pilatus team. The Air Force looks forward to many more years flying Pilatus aircraft through the remaining years of the PC-9 and into the future with the PC-21.»

Air Marshal Leo Davies, AO, CSC, Chief of Royal Australian Air Force

47°0'N, 8°29'E



25°7'N, 51°18'E

informierte die Luftwaffe Pilatus, dass sie einen Wechsel auf den PC-21 beabsichtigten. Bereits im Januar 2016 starteten die Verhandlungen und schon im Februar 2016 wurde der neue Vertrag unterzeichnet: Die Jordanische Luftwaffe bestellte acht PC-21 inklusive bodenbasiertem Trainingssystem. Der Vertrag umfasst zudem die Abmachung, dass Pilatus während der ersten fünf Jahre für den Unterhalt der Flotte sorgt, die ersten zwei Jahre wird ein Pilatus Techniker vor Ort in Jordanien anwesend sein. Gleichzeitig wurde der alte Vertrag, der die Lieferung der PC-9 M Trainern vorsah, aufgehoben.

Bereits Mitte November 2016, also nur neun Monate nach Vertragsunterzeichnung, konnte der Erstflug mit dem ersten PC-21 der Jordanischen Luftwaffe durchgeführt werden. Und während die Produktion auf Hochtouren lief, entschied sich die Jordanische Luftwaffe kurz vor Jahresende noch dazu, eine Option für zwei weitere Flugzeuge einzulösen. Damit steigt die Flottengrösse auf zehn Flugzeuge, wovon Ende Jahr zwei PC-21 schon flugbereit und zwei weitere Flugzeuge in der Produktion schon weit fortgeschritten waren. Die restlichen PC-21 und das bodenbasierte Trainingssystem werden im zweiten Halbjahr 2017 ausgeliefert werden, sodass ab dem ersten Halbjahr 2018 die gesamte PC-21 Flotte in Jordanien einsatzbereit sein wird.

GROSSE VORWÄRTSSCHRITTE IN AUSTRALIEN

Der Vertrag zwischen dem Konsortium Lockheed Martin, Hawker Pacific sowie Pilatus einerseits und der Australischen Luftwaffe, der Royal Australian Air Force, andererseits, der kurz vor Jahresende 2015 unterschrieben und am 1. Januar 2016 gültig wurde, brachte bei Pilatus ganz schnell ganz viel in Gang: 49 PC-21 müssen auf die vier australischen Luftwaffenbasen East Sale, Pearce, Edinburgh und

Williamtown geliefert werden und sieben bodenbasierte Trainingssysteme auf die Luftwaffenbasen East Sale und Pearce. Im Juli 2016 hob der erste für Australien bestimmte PC-21 in Stans zu seinem Erstflug ab. Bis Ende 2016 wurden sechs PC-21 nach den von der Luftwaffe verlangten Spezifikationen fertiggestellt und zertifiziert. Das Ziel ist, dass im Juli 2017 die ersten PC-21 in Australien zum operativen Einsatz kommen.

SUPPORTVERTRÄGE IMMER WICHTIGER

Im März 2016 konnte der 55. und letzte PC-21 an die Luftwaffe Saudi-Arabiens, die Royal Saudi Air Force, ausgeliefert werden. Der operative Einsatz der ersten PC-21 in der Saudischen Luftwaffe war schon im Dezember 2014 angelaufen. Zwischenzeitlich wurden alle Trainingssysteme ausgeliefert und in Betrieb genommen, darunter auch eine Schleudersitz-Trainingsanlage. Ebenfalls konnte der erste Trainingskurs saudischer Militärpiloten, der ganz auf dem PC-21 basierte, erfolgreich abgeschlossen werden.

Im Mai 2016 wurden die letzten der 24 bestellten PC-21 an die Luftwaffe Katars, die Qatar Emiri Air Force, ausgeliefert. Alle nach Katar gelieferten PC-21 sind auf der Luftwaffenbasis Al Udeid in der Nähe von Doha im Einsatz. Auch etliche bodenbasierte Trainingssysteme von Pilatus sind zwischenzeitlich dort installiert und in Betrieb genommen worden. Wie vertraglich vereinbart, leistet Pilatus vor Ort den notwendigen Support. Im Jahr 2016 konnte für die PC-21 Flotte auf der Al Udeid Luftwaffenbasis eine Verfügbarkeit von 100 Prozent erreicht werden.

Der Einsatz der PC-7 MkII Flotte der Indischen Luftwaffe, die Indian Air Force, verläuft sehr erfolgreich. In der Luftwaffenakademie Dundigal in Hyderabad, Telangana wurden im Berichtsjahr 2016

auf den Trainingsflugzeugen insgesamt 260 Flugschülerinnen und Flugschüler ausgebildet. Auf der Luftwaffenbasis Tambaram in Chennai, Tamil Nadu wurden auf zehn weiteren PC-7 MkII Trainingsflugzeugen über 30 Instruktoressen ausgebildet. Bis zum Ende des Berichtsjahres 2016 wurden mit den total 75 nach Indien gelieferten PC-7 MkII insgesamt über 60 000 Flugstunden mit über 125 000 Landungen absolviert. Auch auf den in Dundigal und in Tambaram installierten bodenbasierten Trainingssystemen wurden schon über 20 000 Trainingsstunden «geflogen». Pilatus Mitarbeitende waren und sind vor Ort und leisten den erforderlichen Unterhalt der Systeme.

Die Malaysische Luftwaffe, die Royal Malaysian Air Force, setzt schon lange auf Trainingsflugzeuge von Pilatus. Neben der PC-7 Flotte sind seit 2001 auch PC-7 MkII im Einsatz. 2014 sind weitere fünf dieses Typs dazu bestellt worden. Der Auslieferungsflug und die Übergabe der auffällig rot lackierten Trainer fanden im Sommer 2016 statt. Pilatus Mitarbeitende weilen noch bis Mitte 2017 in Alor Setar, der Hauptstadt des malaysischen Bundesstaates Kedah, um die Einführung der zusätzlichen Flugzeuge zu begleiten.

NACHHALTIGE UND KONSTRUKTIVE KOOPERATIONEN

Die Zusammenarbeit mit der Schweizer Luftwaffe in Verbindung mit armasuisse, die unter dem Projekt-namen JEPAS PC-21 läuft, ist äusserst erfolgreich. Die Verfügbarkeit der Trainingsflugzeuge PC-21 lag im Berichtsjahr 2016 bei über 95 Prozent.

Die Luftwaffe Singapurs, die Republic of Singapore Air Force, trainiert auf dem Luftwaffenstützpunkt im australischen Pearce, Western Australia. Der dortige «Basic Wing Course» operiert mit 19 PC-21 und hat im Jahr 2016 erneut über 7000 Flugstunden

verbuchen können. Im dritten Quartal wurde eine hundertprozentige Systemverfügbarkeit erreicht. Die Zusammenarbeit mit den vor Ort anwesenden Personen von Hawker Pacific und Pilatus funktioniert ausgezeichnet.

Damit Piloten mit den 13 PC-7 Trainingsflugzeugen der Luftstreitkräfte der Niederlande, die Royal Netherlands Air Force, auch weiterhin effizient ausgebildet werden können, erhielt Pilatus 2015 den Auftrag, diese mit einem modernen Cockpit nachzurüsten. Das erste Flugzeug wurde im 2016 zur Modifikation nach Stans überflogen und die Arbeiten am Prototypen sind im 2016 weit fortgeschritten. Der Erstflug hat im Februar 2017 stattgefunden, die weiteren Flugzeuge werden im Anschluss fortlaufend bei Pilatus modifiziert.

DAS TRAINING CENTER IN STANS WIRD REGE BENÜTZT

Im Training Center in Stans fanden im Berichtsjahr 2016 91 Trainingskurse statt: 61 für Pilatus Kunden und 30 Pilatus interne Kurse. Von den 590 trainierten Personen waren 83 Piloten, 209 Techniker und 298 Personen in anderen Funktionen. An den total 681 Trainingstagen wurden 5850 Trainingsstunden absolviert.

TEILNAHME AN AIRSHOWS

Die Business Unit Government Aviation war im 2016 erneut an einigen internationalen Airshows präsent, so etwa im März 2016 an der Unmanned Systems Exhibition & Conference UMEX in Abu Dhabi in den Vereinigten Arabischen Emiraten, im Mai 2016 an der Special Operation Forces Exhibition & Conference SOFEX in Amman in Jordanien und an der Farnborough International Airshow FIA in England im Juli 2016.



«On behalf of the Royal Malaysian Air Force (RMAF), I take great pleasure in extending my heartfelt gratitude to Pilatus Aircraft Ltd for the continuous support, commitment and kind assistance rendered to RMAF, especially in relation to the provision of timely support for RMAF's PC-7/PC-7 MkII aircraft. I'm pleased to acknowledge the mutually beneficial cooperation and collaboration established between the RMAF and Pilatus Aircraft Ltd over these years.»

General Tan Sri Dato' Sri Roslan bin Saad, Chief of Royal Malaysian Air Force

46°24'N, 8°3'E

EINE FASZINIERENDE FLORA UND FAUNA

Saftig blühende Alpenwiesen, kristallklare Bergbäche und faszinierende Felsen bilden die vielseitige Naturwelt des Pilatus. Kein Wunder sind im gesamten Gebiet über 900 Pflanzenarten heimisch.

Viele Tiere haben sich am Pilatus angesiedelt. Mit etwas Glück erspäht man Murmeltiere, Schneehühner und hoch oben in den Felsen Steinböcke und Gämsen. Die Steinbockkolonie lebt seit über 40 Jahren am Pilatus und ist über die Kantonsgrenze hinaus bekannt.

Die Gesteine des Pilatus bestehen aus Sedimenten der Kreidezeit und des Paläogens. Die Kalke wurden in einem Meer gebildet, das zwischen dem Aare- und Gotthardmassiv lag. Durch die Kollision der afrikanischen mit der europäischen Platte wurden die Ablagerungen zu mächtigen Falten, sogenannte Decken, aufgetürmt und weit gegen Norden geschoben. Noch heute erkennt man auf dem Pilatus Fossilien von Muscheln, Austern, Seeigeln und Meeres-schnecken, die aus der marinen Entstehung der Kalke erhalten sind.



46°58'N, 8°15'E



39°9'N, 107°42'W

BUSINESS UNIT GENERAL AVIATION

EIN WEITERES JAHR ERFOLGSGESCHICHTE

Der Markt im Bereich der General Aviation ist herausfordernd, selbst wenn des billigen Geldes wegen die Finanzierungen leichter sind als auch schon, und dies auf allen Kontinenten. Etliche Flugzeughersteller kämpften im Berichtsjahr 2016 mit stagnierenden oder gar rückläufigen Verkaufszahlen.

Umso erfreulicher ist es, dass im Jahr 2016 deutlich mehr PC-12 NG verkauft werden konnten als noch eines zuvor – eine Ausnahme im General Aviation Markt. Mit 91 verkauften Flugzeugen sind das 30 Prozent mehr als im Vorjahr und seit dem Launch des PC-12 im Jahr 1994 ist es sogar das viertbeste Resultat.

UNTERSCHIEDLICHER ZUWACHS

Das wichtigste Absatzgebiet ist und bleibt Nordamerika. Im Berichtsjahr 2016 konnten in diesem Gebiet zehn Prozent mehr PC-12 NG verkauft werden: in den USA 50 gegenüber 45 im Vorjahr, in Kanada ein gegenüber zwei im 2015, in Mexiko drei Flugzeuge gegenüber zwei im Vorjahr.

In Zentral- und Südamerika ist einmal mehr Brasilien mit drei verkauften Flugzeugen im 2016 der beste Markt. Im Jahr zuvor konnte hier allerdings kein Flugzeug verkauft werden, was vor allem auf die politischen und wirtschaftlichen Turbulenzen zurückzuführen ist. Trotzdem fliegen in Brasilien bereits 33 PC-12, mehr als zwei Drittel der bisher auf diesem Kontinent verkauften Flugzeuge. Erfreulich

ist auch, dass erstmals ein Flugzeug nach Kolumbien und eines nach Paraguay verkauft werden konnte.

Spürbar besser entwickelt hat sich der Markt in Europa, wo im Jahr 2015 noch elf Flugzeuge, im Berichtsjahr 2016 aber 20 PC-12 NG verkauft und ausgeliefert werden konnten. Spitzenreiter dabei ist mit fünf verkauften Flugzeugen Deutschland. Von den 236 bisher in 28 verschiedene europäische Länder ausgelieferten PC-12 gingen am meisten, nämlich 50, in die Schweiz, 38 nach Grossbritannien und 27 nach Deutschland.

Asien bleibt ein schwieriger Markt. Nach zwei Jahren ohne Verkauf fanden im Berichtsjahr 2016 drei Flugzeuge einen Abnehmer. Ein PC-12 NG ging nach China und zwei in die Vereinigten Arabischen Emirate.

Afrika, ein Kontinent prädestiniert für den PC-12, ist wirtschaftlich mit immensen Problemen konfrontiert. Der südafrikanische Rand zum Beispiel hat gegenüber dem US Dollar in den vergangenen fünf Jahren mehr als 40 Prozent an Wert eingebüsst. 1998 konnte Pilatus in Südafrika zwölf PC-12 absetzen, in dieser Hinsicht ein absolutes Spitzenjahr. Vor der Wirtschaftskrise ab 2007 waren es pro Jahr immerhin noch fünf bis sechs Flugzeuge. 2013 und 2014 konnten in diesem Land keine Flugzeuge verkauft werden. 2015 war es immerhin wieder ein und 2016 waren es zwei PC-12 NG. Zum ersten Mal konnten im Berichtsjahr 2016 zwei Flugzeuge nach Namibia



geliefert werden. Namibia ist das sechste afrikanische Land, in dem PC-12 Flugzeuge registriert sind.

Dass einer der ersten PC-12 überhaupt in Australien zum Einsatz kam, war kein Zufall. Die vielen kurzen Start- und Landepisten ohne Belag gehören zu den Lieblingsdestinationen des PC-12. Im Berichtsjahr 2016 konnten hier fünf Flugzeuge verkauft werden.

IN 55 LÄNDERN HEIMISCH

Ein positives Signal ist, dass der PC-12 NG im Jahr 2016 gleich in sieben neue Länder verkauft werden konnte: in Südamerika nach Kolumbien und Paraguay, in Europa nach Monaco, Gibraltar und Zypern, in Afrika nach Namibia und in Asien in die Vereinigten Arabischen Emirate. Seit den ersten Auslieferungen 1994 wurden bis Ende 2016 1456 Flugzeuge in 55 Länder verkauft, welche insgesamt bereits nahezu sechs Millionen Flugstunden absolviert haben.

GUTE GRÜNDE FÜR DEN ERFOLG

Die Erfolgsgeschichte des PC-12 hat einen guten Grund: Der PC-12 ist in seiner spezifischen Marktnische auch mehr als 20 Jahre nach seinem Launch immer noch ein absolut hervorragendes und fast konkurrenzloses Mehrzweckflugzeug.

Bewährt hat sich mittlerweile auch das Spezialmodell PC-12 Spectre. Es wird vor allem in den USA für polizeiliche Aufgaben und für die Überwachung eingesetzt.

Ein gutes Produkt allein reicht nicht aus, um steigende Verkaufszahlen verbuchen zu können. Zur Pilatus Philosophie gehört nicht nur ein qualitativ hochstehendes Flugzeug, sondern auch ein hervorragender Kundendienst, welcher primär nach dem Kauf zum Tragen kommt. Das hat sich herumgesprochen: Die US-amerikanische Fachzeitschrift «Professional Pilot» präsentiert jeweils ein Ranking der Leistungen von Kundendiensten. In der Kategorie Turboprop

«Two words come to mind when thinking of my PC-12: confidence and versatility. Confidence because the plane is so reliable. In more than eight years I have never cancelled a flight due to a mechanical problem and have never encountered an emergency situation in flight. This confidence has led me to complete two global circumnavigations landing in 20 different countries. Most recently we completed a polar circumnavigation which included landing on, and overflying, Antarctica. Versatility comes to mind because the plane can do about anything we ask of it from crossing the Atlantic Ocean (seven times in the last four years) to landing on a short gravel runway on Antarctica. Not many other planes can accomplish such a broad range of missions.»

Jack Long, Owner and Pilot

steht Pilatus bereits zum 15. Mal hintereinander auf Platz 1. Das hat noch kein anderer Flugzeughersteller geschafft.

Der PC-12, heute der PC-12 NG, wird technisch immer wieder auf den neusten Stand gebracht. Das «Model 16» zum Beispiel hat neu einen 5-Blatt-Verbundwerkstoff-Propeller und aerodynamische Verbesserungen. Diese Modifikationen bewirken eine Geräuschreduktion in der Kabine, eine Verkürzung der Startrollstrecke, eine bessere Steiggeschwindigkeit und eine leicht höhere Reisegeschwindigkeit sowie eine höhere Reichweite ohne zusätzlichen Treibstoffverbrauch. Diese Verbesserungen wurden im Markt beachtet und sehr positiv aufgenommen.

NUR GUTE NACHRICHTEN?

Dass im Berichtsjahr 2016 wieder mehr PC-12 NG verkauft werden konnten, heisst nicht, dass alles einfacher geworden ist. Laufend nehmen unter dem Titel «Sicherheit» die administrativen und regulatorischen Anforderungen an private Flugzeugbetreiber zu und werden komplexer. Und es gibt technische Neuerungen, die einzelnen privaten Flugzeughaltern auch mal die Freude am Fliegen verderben können. So kann die für viele wichtige Diskretion aufgrund der heute frei zugänglichen Internetdienste, welche die Verfolgung der gerade fliegenden Flugzeuge ermöglichen, nur mit Aufwand gewährleistet werden.

NEUN PILATUS PORTER PC-6 VERKAUFT

Seit 2014 ist die Business Unit General Aviation auch für den Vertrieb des Pilatus Porter PC-6 zuständig. Der Pilatus Porter hatte 1959 seinen Erstflug und wird seit 58 Jahren produziert. Die Kurzstart- und Landeeigenschaften des PC-6 sind immer noch absolut einmalig. Für viele verkehrstechnisch schlecht erschlossene Regionen ist dieses Mehrzweckflugzeug deshalb fast unersetzlich.

Teile der Struktur des PC-6 werden seit 2014 bei Pilatus Aircraft Industry (China) Co Ltd in der chinesischen Industriestadt Chongqing am Jangtsekiang zusammengebaut. Das schweizerisch-chinesische Joint-Venture-Unternehmen wurde mit dem Ziel gegründet, den riesigen chinesischen Markt zu beliefern, für den ein Alleskönner wie der Pilatus Porter PC-6 geradezu prädestiniert ist. Das Projekt kommt leider deutlich langsamer als geplant voran. Die General Aviation ist in China noch wenig entwickelt, die Inverkehrsetzung von Flugzeugen ist aufwändig und beansprucht viel Zeit. Nichtsdestotrotz konnten in den vergangenen zwei Jahren elf PC-6 nach China verkauft werden. Doch leider müssen wir davon ausgehen, dass diese Verkaufszahlen nicht nachhaltig sind.

Nicht nur China ist Abnehmer von PC-6. Auch in diversen afrikanischen Ländern sind Pilatus Porter im Einsatz. So konnte 2016 ein weiterer nach Südafrika verkauft werden.

«Air Methods operates 23 PC-12s in the toughest conditions in North America. The combination of a rugged, capable airframe and the world's most reliable turbine engine has resulted in the most versatile air medical airplane on the market. Its operating cost and reliability are unmatched by any other turboprop. We all rely on the PC-12 to get our crews safely into some of the remotest airports in the American west and to ensure their safe return at the end of each operation.»

Mike Allen, President Air Medical Services, Air Methods

PRÄSENT IN ALLER WELT

Zu den Aufgaben der Business Unit General Aviation gehört natürlich, die Stärken der eigenen Produkte zu zeigen und dies nicht nur bereits interessierten potentiellen Käufern.

Neben der European Business Aviation Convention & Exhibition EBACE in Genf, Schweiz und der Business Aviation Convention & Exhibition, der Messe der National Business Aviation Association NBAA-BACE in Orlando, Florida, USA war Pilatus über das ganze Jahr verteilt an diversen grösseren und etlichen kleineren, regionalen Ausstellungen und Airshows präsent, unter anderem in Neuseeland, Russland, Brasilien und Deutschland.

Ein besonderer Anlass war die Zusammenkunft der Pilatus Owners & Pilots Association POPA im Juni 2016 in Quebec, Kanada. Hier trafen sich Besitzer und Piloten von PC-12 bereits zum 20. Mal. Die POPA hat mittlerweile mehr als 500 Mitglieder, die ihrerseits mehr als 400 PC-12 aus aller Welt repräsentieren.

Alles in allem war 2016 für die Business Unit General Aviation im Vergleich zu den Mitbewerbern ein sehr gutes Jahr. Der Anteil am Gesamtumsatz der Pilatus Gruppe von über 50 Prozent zeigt, dass die Business Unit General Aviation ein solides Standbein von Pilatus ist.

AUSBLICK AUF 2017

Die Nachfrage nach dem PC-12 NG ist dank kontinuierlicher Produktverbesserungen weiterhin gut. Die Händler starten optimistisch ins 2017. Im Juni des angelaufenen Jahres 2017 wird der 1500. PC-12 die Produktionshallen in Stans verlassen und an den einstigen PC-12 Erstkunden, den Royal Flying Doctor Service of Australia RFDS (Central Operations), gehen.

Die Einführung des kommerziellen Betriebs von einmotorigen Flugzeugen nach Instrumentenflug-Regeln in Europa wird dem PC-12 weiteren Rückenwind geben. Pilatus hat bereits mehrere PC-12 an kommerzielle Betreiber in Europa ausgeliefert.

Prognosen in den USA, dem Hauptabsatzgebiet für den PC-12 NG, sind aufgrund der politischen Lage im Moment schwierig. Nichtsdestotrotz gibt Pilatus mit der Investition in einen Neubau von 23 Millionen Dollar ein klares Bekenntnis zum Standort in Colorado in den USA ab. Die Tochtergesellschaft Pilatus Business Aircraft Ltd am Flugplatz Broomfield in Colorado beschäftigt bald 100 Mitarbeitende, nicht mitgezählt die vielen zusätzlichen Arbeitsplätze bei den Autorisierten Pilatus Center. Die Tendenz ist vor allem auch dank des PC-24 Markteintrittes klar steigend und es wird mittelfristig mit einer Verdoppelung des Personals gerechnet.



2°45'S, 36°43'E



VON DRACHEN, HEXEN UND WILDMANNLI

Geheimnisvoll und sagenumwoben, von Drachen bewohnt und voller Mythen – die Sagenwelt rund um das Pilatusmassiv ist äusserst vielfältig: So war der Berg in seiner frühen Geschichte besiedelt von ungebändigten Teufeln und mächtigen Geistern, die dunkle Stimmungen entstehen liessen. Aber auch freundliche Wesen wie die «Wildmannli» – kleine Zwerge, die das Wild beschützten und Wilderer bestrafte – bevölkerten den Berg.

Vor allem Drachen bringt man mit dem Pilatus in Verbindung. Viele sollen sie schon Feuer und Rauch speiend vorbeifliegen gesehen haben. Im Jahr 1421 liess einer einem Bauern eine undefinierbare Masse aus geronnenem Blut vor die Füsse fallen, in deren Inneren sich ein Stein befand. Nach mehrmaligem Besitzerwechsel schrieb ein Arzt im 16. Jahrhundert dem «Drachenstein», wie er genannt wird, eine heilende Wirkung zu. Eingebettet in eine rote Samtschatulle ist der «Drakonit» heute im naheliegenden Naturmuseum der Stadt Luzern ausgestellt. Wie er entstand, ist bis heute ein Rätsel.



46°58'N, 8°15'E



45°58'N, 7°39'E

PROJEKT PC-24

VIELVERSPRECHENDE RESULTATE BEI DEN TESTS

Die Auslieferungen der ersten PC-24 an Kunden waren schon seit Ankündigung des neuen Super Versatile Jets für das Jahr 2017 geplant. Damit war bereits klar, dass das Jahr 2016 für alle Projektinvolvierten ausgesprochen anspruchsvoll werden würde.

Pilatus nimmt die notwendigen und umfassenden Tests sehr ernst. Alles muss bis ins letzte Detail durchgetestet werden. So etwa wurde der PC-24 im Berichtsjahr 2016 auch auf extreme atmosphärische Gegebenheiten intensiv getestet, konkret auf Temperaturen zwischen -42°C und $+50^{\circ}\text{C}$, auf vereisenden Nebel, auf Schneefall und Schneesturm, aber auch auf gleissende Hitze. Für solche Tests stehen heute grossräumige Labors zur Verfügung, zum Beispiel das McKinley Climatic Laboratory auf der Eglin Luftwaffenbasis in Florida, USA.

Für die Durchführung von Belastungs- und Ermüdungstests wurden drei zusätzliche Testzellen gebaut und den externen Testinstituten zur Verfügung gestellt.

Das Resultat bis Ende Jahr 2016 darf sich sehen lassen: Beide PC-24 Prototypen wurden auf Herz und Nieren geprüft. Der erste Prototyp P01 absolvierte seit Erstflug in 417 Flügen 618 Flugstunden vor allem in der Schweiz und in Spanien.

Der zweite Prototyp P02 absolvierte in 263 Flügen 527 Flugstunden hauptsächlich in Nordeuropa und in den USA.

Aufgrund der Testresultate darf angenommen werden, dass alle in Aussicht gestellten Leistungswerte des PC-24 erreicht oder sogar übertroffen werden.

DIE SCHULUNG IST ANGELAUFEN

Im Hinblick auf den Markteintritt des PC-24 wurde Mitte 2016 mit der Schulung der Mitarbeitenden begonnen, die für Verkauf und Service des PC-24 zuständig sein werden. So etwa weilten Mitarbeitende der amerikanischen Tochtergesellschaft Pilatus Business Aircraft Ltd für mehrere Wochen in Stans, um das neue Flugzeug umfassend kennenzulernen.

Als weiterer Schritt wurde das Verkaufsbriefing für die Mitarbeitenden der Autorisierten Pilatus Center in Nord- und Südamerika in Broomfield, Colorado, USA und für die Mitarbeitenden der Autorisierten Pilatus Center in Europa, Afrika und Asien in Stans durchgeführt. Diese Personen werden die künftigen Kunden bei der Konfiguration ihrer Flugzeuge beratend unterstützen, wozu detaillierte Kenntnisse des Flugzeuges und seiner Vorzüge Voraussetzung sind.

Da Nordamerika der grösste Markt für den PC-24 sein wird, hat das Unternehmen FlightSafety International Inc., der Partner von Pilatus im Bereich der Ausbildung von Piloten und Unterhaltstechnikern, Ende 2016 im Schulungszentrum in Dallas, Texas, USA den ersten PC-24 Simulator aufgebaut. Am Sitz der Muttergesellschaft in Stans wurde der erste «Graphical Flight Simulator» für die Schulung installiert.

KUNDENDIENST IST BASIS DES ERFOLGS

Das Prinzip des Kundendienstes ist 24 Stunden Verfügbarkeit während des ganzen Jahres. Die Erfolgsgeschichte des PC-12 basiert nicht zuletzt auf einem hervorragenden Kundenservice und dieser muss beim PC-24 von Anfang an genauso gut funktionieren. So etwa wurde schon jetzt definiert, welche Ersatzteile in welcher Anzahl bei den Autorisierten Pilatus Center an Lager sein müssen.

DIE ZULIEFERER MÜSSEN ZERTIFIZIERT SEIN

Jedes Flugzeug besteht aus Tausenden von Einzelteilen, von denen nicht alle im Hause Pilatus hergestellt werden. Deshalb muss die Zulieferung in qualitativer und logistischer Hinsicht sichergestellt werden. Die PC-24 Systemlieferanten und deren Produkte wurden auf die Vorgaben der Serienproduktion geprüft. Diese Vorbereitungen müssen rechtzeitig, also bereits vor dem Markteintritt, abgeschlossen sein.

PC-24 INTERIEUR MIT EXKLUSIVEM CHARAKTER

Das Interieur ist abhängig vom Einsatzzweck des jeweiligen Flugzeuges. Deshalb werden den Kunden sechs verschiedene Interieurs angeboten, welche in Zusammenarbeit mit Designworks, einem Unternehmen der BMW Gruppe, für den PC-24

gestaltet wurden. Für die Ausstellungen und Airshows wurde ein 6-Sitz-Executive-Interieur ausgewählt und davon ein «Mockup», ein massstabgetreues Vorzeigemodell, gestaltet.

POSITIVES ECHO DER MESSEBESUCHER

Im Berichtsjahr 2016 wurde der PC-24 zum ersten Mal an den beiden weltweit wichtigen Messen im Bereich der General Aviation der interessierten Öffentlichkeit vorgestellt: im Mai in Genf, Schweiz an der EBACE und im November in Orlando, Florida, USA an der NBAA-BACE. In Genf wurde der Prototyp P01 gezeigt, in Orlando der Prototyp P02 sowie an beiden Ausstellungen das «Mockup», das den Autorisierten Pilatus Center die Möglichkeit gab, mit Endkunden gewünschte Spezifikationen zu diskutieren und festzulegen. Diese Gelegenheit wurde rege genutzt.

An beiden Messen war das Interesse des Publikums gross und der Zustrom an Neugierigen und Interessierten an den Pilatus Verkaufsständen bemerkenswert. Auch das Echo in den Medien war für Pilatus sehr erfreulich.

AUSBLICK AUF 2017

Ende 2016 konnte festgehalten werden, dass der Fahrplan des Projektes bisher eingehalten wurde. Die noch zu erfüllenden Aufgaben im 2017 bleiben aber herausfordernd und verlangen von den beteiligten Mitarbeitenden erneut einen sehr grossen Einsatz.



46°14'N, 6°6'E



46°58'N, 8°34'E

VON PONTIUS ZU PILATUS

Oftmals wird sie erzählt, die Geschichte der rastlosen Seele des römischen Feldherrn Pontius Pilatus, der im Bergsee auf dem Pilatus seine letzte Ruhestätte gefunden hat. Nachdem seine Leiche in jeder seiner vorgängigen Grabstätten stets mächtige Gewitter und Verwüstung auslöste, wurde sie von römischen Feldherren schlussendlich im kleinen Moorsee auf dem Berg versenkt, um sich der Gefahr weit weg von Rom zu entledigen.

Schon bald begann es auch hier zu spuken und Naturgewalten entstanden. Man wäre die Leiche gerne wieder losgeworden, doch finden konnte man sie im dunklen, moorigen Wasser nicht mehr. Wohl mit der Absicht, den Geist des Pontius Pilatus endgültig zu besänftigen, nannte man den Berg Fracmont fortan Pilatus.

Wer den Pilatus kennt, weiss, wie plötzlich auch heute noch äusserst starke Gewitter und Überschwemmungen im Umkreis des Massivs entstehen. Etwa immer dann, wenn wieder jemand Pontius Pilatus im Flachmoor geärgert hat?

OPERATIONS VERÄNDERUNGEN AKTIV MANAGEN

Unter Operations werden im vorliegenden Bericht die Bereiche Forschung und Entwicklung, Supply Chain und ICT, Fabrikation, Montage und Unterhalt sowie Qualitäts-, Sicherheits- und Umweltmanagement zusammengefasst.

EIN ANSPRUCHSVOLLES JAHR FÜR DIE FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG

Im Berichtsjahr 2016 war ein grosser Teil der über 400 Ingenieurinnen und Ingenieure der Forschung und Entwicklung mit der endgültigen Definition des PC-24 beschäftigt. In 941 Flugstunden in der Schweiz, in Europa und in Übersee wurden 2016 im Hinblick auf die Zertifizierung die beiden Prototypen über das ganze Einsatzspektrum getestet. Die Resultate und Erkenntnisse dieser Tests flossen zurück in die definitiven Konstruktionsunterlagen. Eine Herausforderung war auch die Abstimmung der vielen Zulieferkomponenten. Die grossen Fortschritte im PC-24 Programm werden gegen Ende des angelaufenen Jahres die Zertifizierung des Super Versatile Jets PC-24 bei der Europäischen Agentur für Flugsicherheit EASA und der Federal Aviation Administration FAA in den USA ermöglichen.

Neben dem PC-24 Programm wurden auch die anderen Pilatus Flugzeuge kontinuierlich weiterentwickelt. Beim PC-12 wurden für den kommerziellen Einsatz in Europa ab einer Flughöhe von 7620 Metern ein System mit selbstherausfallenden Sauerstoff-

masken entwickelt, wie es auch in grossen Verkehrsflugzeugen vorkommt. Auch wurde das erste Mal in der Geschichte von Pilatus im Zusammenhang mit kommerziellen Einsätzen eine «Master Minimum Equipment List» für den PC-12 erstellt und von der EASA abgenommen. Diese erlaubt den Flugzeugbetreibern, die Einsatzfähigkeit ihrer Flugzeuge zu erhöhen.

Das äusserst erfolgreiche Trainingssystem PC-21 wurde in verschiedenen Punkten weiterentwickelt, speziell im Zusammenhang mit den neuen Liefer- und bestehenden Support-Verträgen mit mehreren Luftwaffen.

NACH DEM NEUEN GEBÄUDE JETZT DIE NEUE ORGANISATION

War im Jahr 2015 das neue Logistikgebäude, das gebaut und bezogen wurde, die Herausforderung des Bereichs Supply Chain und ICT, so war im Berichtsjahr 2016 eine neue Organisation der Beschaffung das Hauptthema. Diese wurde praxisgerecht in vier Warengruppen aufgeteilt:

- Indirekte Güter und Dienstleistungen (u.a. Betriebsmittel, Investitionen, Soft- und Hardware)
- Avionik-Systeme (u.a. Cockpitdisplays, Funkgeräte)
- Mechanische Systeme (u.a. Triebwerke, Propeller, Schleudersitze)
- Elektrische und elektronische Komponenten (u.a. Stecker, Kabel)



Die digitale Transformation erreicht nun auch Bereiche, die bisher durch analoge Arbeitsweisen und Prozesse geprägt waren. Die zunehmende Durchdringung bietet die Chance, bestehende Prozesse und Informationssysteme mittels geeigneter Strategien zu optimieren. Das Ziel ist es, papierarme Prozesse zu entwickeln. Es sollen hinsichtlich einer kosteneffizienten und flexiblen Produktion Optimierungspotenziale identifiziert und realisiert werden.

Das Datenvolumen bei Pilatus beläuft sich mittlerweile auf 700 Terabyte. Gruppenweit werden über 2500 Endgeräte verwendet.

NEUER TRANSPORTZUG IM STANSER AREAL

Da innerhalb des Pilatus Firmenareals durch das Wachstum des ganzen Unternehmens und durch neu dazu gekommene Gebäude immer mehr firmeninterne Transporte mit Gabelstaplern und anderen Transportfahrzeugen notwendig wurden, musste auch in diesem Punkt eine andere Lösung gefunden werden.

Seit Januar 2016 gibt es nun einen sogenannten Routenzug. Dieser fährt immer die gleiche Route – deshalb der Name – durch das ganze Pilatus Areal und stoppt zwecks Zu- und/oder Abladung von Material an zurzeit zehn festgelegten «Bahnhöfen».

WO AUS KONSTRUKTIONSZEICHNUNGEN BAUTEILE ENTSTEHEN

Es sind Zahlen, die sich ein Aussenstehender fast nicht vorstellen kann. In der Fabrikation leisteten im Berichtsjahr 2016 435 Mitarbeitende und 63 Lernende insgesamt 550 000 Produktionsstunden. Es wurden rund 134 000 Maschinenstunden verzeichnet und mit 48 000 Fertigungsaufträgen über 1,4 Millionen Bauteile hergestellt.

Das Ereignis des Jahres 2016 der Fabrikation war im Herbst die Inbetriebnahme eines hochmodernen 5-Achs-Fräsbearbeitungssystems, bestehend aus zwei Maschinen inklusive Automation, für eine Bauteilgrösse von zwei auf vier Meter. Damit können



komplexe, dünnwandige und gewichtsoptimierte Integralfrästeile rund um die Uhr gefertigt werden. Die Zerspanung von Aluminium ist eine Kernkompetenz der Pilatus Fabrikation, die mit dieser Investition nicht nur technologisch gestärkt, sondern auch kapazitätsmässig weiter ausgebaut wurde.

Zum Bereich der Fabrikation gehört auch die Lackiererei. Noch vor Ende 2016, nur ein Jahr nach der Freigabe des Investitionsvorhabens durch den Verwaltungsrat, konnte der Rohbau des neuen Oberflächenzentrums fertiggestellt werden. Die Inbetriebnahme des Gebäudes ist im vierten Quartal 2017 eingeplant. Integriert sind zehn energieeffiziente und unterschiedlich grosse Lackierkabinen, in denen die neuen Flugzeuge und deren Bestandteile ihr Farbleid erhalten werden. Die grösste Kabine hat ein Ausmass von 20 Meter auf 22 Meter und ermöglicht damit die Lackierung eines kompletten PC-24.

Pilatus hat im Berichtsjahr 2016 für über 21 Millionen Schweizer Franken Produktionsaufträge an Untertierlieferanten vergeben, einen grossen Anteil davon an regionale Unternehmen.

EINE NEUE MONTAGEHALLE IM BAU

Im Hinblick auf die bevorstehende Produktion des PC-24 wurde im Sommer 2016 mit dem Bau einer weiteren Montagehalle begonnen. Die 10 000 Quadratmeter, die ab dem Sommer 2017 neu zur Verfügung stehen werden, ermöglichen die Montage von 140 Flugzeugen pro Jahr. Einmal mehr wurde für die stützenfreie Konstruktion nur Holz aus einheimischer und nachhaltiger Forstwirtschaft verwendet.

Um bis zur Fertigstellung des Neubaus Fläche für den Start der PC-24 Serienproduktion zu schaffen, musste die Montage des PC-21 aus dem Pilatus Areal ausgelagert und in eine gemietete Halle auf dem Flugplatz Buochs verlegt werden. Der Umzug führte gerademal zu vier Tagen Unterbruch.

Der Bereich Montage und Unterhalt kommt aber nicht etwa nur in Stans zum Einsatz. Im Rahmen von mehrjährigen Support-Verträgen und auch für kurzfristige Kundenservice-Aufträge waren im Berichtsjahr 2016 70 Mitarbeitende für kurze Zeit oder auch dauerhaft im Ausland, zum Beispiel in Katar, in Indien und in China. Viele dieser Mitarbeitenden schätzen die Möglichkeit, andere Länder und Kulturen kennenzulernen und profitieren durch die dabei gewonnene persönliche Horizonterweiterung.

GROSSES INTERESSE AN BETRIEBS-BESICHTIGUNGEN

Mehr und mehr interessieren sich auch Leute von ausserhalb, wie es im Innern von Pilatus aussieht. Aufgrund der Bautätigkeiten musste im ersten Halbjahr allerdings vollkommen auf Betriebsbesichtigungen verzichtet werden. Im zweiten Halbjahr waren es dann rund 3000 Besucher, die im Areal von Pilatus in Stans begrüsst und herumgeführt werden durften. Einige von ihnen standen mehr als ein Jahr auf der Warteliste. Durchgeführt werden diese Besichtigungen von Pensionierten, die viele Jahre mit Herzblut für Pilatus gearbeitet haben.

NICHT NUR FLUGZEUGE MÜSSEN ZERTIFIZIERT WERDEN

Im Berichtsjahr 2016 standen einige Rezertifizierungen an. Zuständig dafür war der neu organisierte Bereich für das Qualitäts- und Sicherheitsmanagement. Das Rezertifizierungsaudit verlief in jeder Hinsicht erfolgreich, die Zertifikate EN 9100, ISO 14001 und ISO 9001 konnten um weitere drei Jahre verlängert werden.

Für das Prüfmittelmanagement wurde eine neue Software angeschafft sowie implementiert und für das Qualitätsmanagement wurde eine neue Software evaluiert, die im März 2017 eingeführt werden soll.

Für die Arbeitssicherheit und den Gesundheitsschutz wurde eine Vollzeitstelle geschaffen, um komplexe Gefahren im Unternehmen rechtzeitig zu erkennen und nach Möglichkeit gleich zu reduzieren oder zu beseitigen.

DER UMWELTGEDANKE IST GROSS

Das Umweltmanagementsystem hat bei Pilatus seit vielen Jahren eine gewichtige Stellung. Entscheidungen werden immer unter Einbezug der Folgen auf die Umwelt gefällt. So wurden beispielsweise Solaranlagen auf dem Dach des neuen Logistikgebäudes installiert. Gleichzeitig wird bei den neuen Gebäuden Erdwärme genutzt.

Durch das Wachstum des Unternehmens steigt der Energiebedarf, der aber so klein wie möglich gehalten werden soll. Zudem wird bei den neuen Gebäuden grosses Gewicht auf eine effiziente Rückgewinnung der durch die Maschinen und Anlagen erzeugten Wärme gelegt.



46°58'N, 8°22'E

HUMAN RESOURCES

ERNEUT MEHR ARBEITSPLÄTZE IN STANS

Einmal mehr konnten am Standort Stans neue Arbeitsplätze geschaffen werden. Ende 2016 beschäftigte Pilatus – in Vollzeitstellen gerechnet – 1841 Mitarbeitende, 53 mehr als noch ein Jahr zuvor.

Pilatus hat als Arbeitgeber einen sehr guten Ruf. Im Berichtsjahr 2016 gingen rund 7000 Bewerbungen ein. 650 Bewerberinnen und Bewerber wurden zu einem persönlichen Gespräch eingeladen. Bei der Stellenbesetzung scheut Pilatus keinen Aufwand, mit intensiven Abklärungen und Assessments kompetente Mitarbeitende zu evaluieren.

Trotz des schnellen Wachstums in den letzten Jahren liegt das durchschnittliche Dienstalalter noch immer bei über zehn Jahren. Das verdankt Pilatus den vielen langjährigen Mitarbeitenden, die oftmals bis zu ihrer Pensionierung dem Unternehmen treu bleiben. Das durchschnittliche Lebensalter der Mitarbeitenden liegt nach wie vor bei 42 Jahren. Zudem ist Pilatus stolz, dass die beeinflussbare Fluktuation mit rund drei Prozent gering ist.

DIE LERNENDEN SIND DIE ZUKUNFT VON PILATUS

Pilatus beschäftigte im Berichtsjahr 2016 113 Lernende in elf verschiedenen Berufen. 29 Lernende konnten im 2016 ihr Abschlussdiplom entgegennehmen. 31 Lernende sind neu eingetreten. In 75 Jahren hat Pilatus damit schon über 1200 jungen Berufsleuten das Rüstzeug für die Berufswelt mitgegeben. Pilatus ist stolz auf ihre Lernenden und ist auch immer bereit, ihnen etwas mehr zu bieten. Die Neueintretenden zum Beispiel dürfen am Antrittstag einen

Rundflug mit einem PC-12 NG absolvieren, ein Motivationsschub, der bei allen unvergessen bleibt. Aber auch die Lernenden selbst sind aktiv. So haben sie im Berichtsjahr 2016 schon zum siebten Mal eine eigene Informationsveranstaltung über die angebotenen Lehrberufe organisiert, zu der neben Schülern auch die Eltern eingeladen waren. Das Interesse war enorm, es kamen 280 potentielle Lernende und Eltern, um sich von der Berufsausbildung bei Pilatus ein Bild zu machen. Pilatus wird weiterhin in die Ausbildung ihrer Lernenden investieren und für 2017 zwei weitere Lehrberufe, Automatikmonteurin/-monteur und Fachperson Betriebsunterhalt, anbieten. Ab Sommer des laufenden Jahres wird Pilatus somit Lernende in 13 Lehrberufen ausbilden.

AUS- & WEITERBILDUNG WIRD GROSSGESCHRIEBEN

Pilatus investierte im 2016 auch kräftig in die Aus- und Weiterbildung der Mitarbeitenden. 160 Führungskräfte wurden in den Themen Veränderungsmanagement und Kommunikation geschult. In 38 internen Kursen wurden rund 300 Mitarbeitende in ihrer Methoden- und Sozialkompetenz weitergebildet.

HUMAN RESOURCES INTERNATIONAL BESONDERS GEFORDERT

Besonders intensiv war einmal mehr die Abteilung Human Resources International gefordert. So wurden verschiedene neue Projekte zum Beispiel in Australien, Malaysia und Saudi-Arabien gestartet. Aber auch die Tests der PC-24 Prototypen im Ausland erforderten durch den erhöhten Personaleinsatz zusätzlichen Betreuungsaufwand.

PROJEKTE KOMMEN VORAN

Die Airport Buochs AG gehört zu 50 Prozent der Pilatus Flugzeugwerke AG und zu 50 Prozent dem Kanton Nidwalden.

2016 wurde neben dem laufenden Betrieb intensiv an verschiedenen anspruchsvollen Projekten gearbeitet. Unter der Leitung des regierungsrätlichen Ausschusses konnte in enger Zusammenarbeit mit der Airport Buochs AG das Ersatzinfrastruktur-Projekt «Flugplatz Nidwalden» weiter konkretisiert werden, so dass im Jahr 2017 mit der politischen Diskussion zu diesem Thema begonnen werden kann.

Parallel dazu wurden im Sommer 2016 die Arbeiten für das aufwändige Umnutzungsverfahren vom zivil mitbenutzten Militärflugplatz zu einem Zivilflugplatz in Angriff genommen. Diese Arbeiten umfassen ein neues Betriebsreglement für maximal 20 000 Flugbewegungen pro Jahr sowie Nachweise der Umweltverträglichkeit mit Lärmbelastungskataster. Ferner müssen die Einhaltung ziviler Baunormen von bestehenden militärischen Anlagen nachgewiesen und ökologische Ausgleichsmassnahmen aufgezeigt werden.

Mit der Anpassung der Verordnung über den Flugsicherungsdienst wurde per 1. Januar 2017 die Finanzierungsverantwortung für die Flugsicherung vom Bund an die Flugplatzbetreiber übertragen. Entsprechend intensiv wurde in Zusammenarbeit mit skyguide nach Möglichkeiten gesucht, um die hohen Kosten für die Flugsicherung soweit zu senken, dass auch längerfristig keine Finanzierungslücken entstehen.

FLUGBETRIEB IM LANGJÄHRIGEN DURCHSCHNITT

Mit insgesamt etwas über 14 000 Flugbewegungen lag das Flugbetriebsaufkommen im Berichtsjahr 2016 leicht über dem Vorjahr, jedoch im langjährigen Schnitt. Seitens Pilatus wurden lediglich knapp 5500 Flugbewegungen generiert, weil viele PC-24 Testflüge im Ausland durchgeführt wurden. Zugenommen hat hingegen der Anteil der Geschäftsfliegerei, der dank Handling und Treibstoffverkäufen entsprechend positiv zum guten finanziellen Ergebnis beigetragen hat. Mit gut 1100 Flugbewegungen liegt die militärische Nutzung im langjährigen Schnitt. Zur effizienteren Abwicklung wurde ein Flugplatzbetriebs-Handbuch erstellt, in welchem alle technischen und administrativen Prozesse abgebildet sind. Für sonstige Events bestand wiederum eine hohe Nachfrage.

AUSBLICK AUF 2017

Die Projektarbeiten gehen 2017 in die nächste Runde. Ende April 2017 wird das umfangreiche Umnutzungsgesuch beim Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL eingereicht. Danach erfolgt die öffentliche Mitwirkung. Zudem wird im Sommer 2017 unter der Federführung der Regierung des Kantons Nidwalden die Finanzierung des Projektes «Flugplatz Nidwalden» im Landrat besprochen und im November 2017 dem Stimmvolk als Vorlage unterbreitet. Ferner wird an einer dauerhaften Lösung für die Flugsicherung in Buochs gearbeitet.

FLUGBEWEGUNGEN AIRPORT BUOCHS	2012	2013	2014	2015	2016
Pilatus Flugzeugwerke AG	4961	5272	7129	6042	5472
Airport Buochs AG	3878	3082	3959	4250	4115
Segelfluggruppe Nidwalden	4301	3687	3692	3211	3394
Schweizer Luftwaffe	1112	1936	1541	404	1111
Total	14 252	13 977	16 321	13 907	14 092



46°58'N, 8°24'E

IN DEN BERGEN LERNEN WIR, GUTE WEGE ZU FINDEN

Ein majestätischer Gebirgsstock, der Pilatus! Er garantiert ein einmaliges Erlebnis. Auf vielen unterschiedlichen Wegen ist seine Spitze zu erreichen. Einige weisen auf schmalen steinigen Pfaden, über Geröllhalden und auf direktem Weg Richtung Gipfel. Andere führen in etlichen Zickzackkehren und über weite Alpwiesen mit Umwegen zum Ziel. Diese vielen Pfade zeigen, dass es meistens nicht nur einen Weg nach oben gibt. Unterwegs eröffnen sich immer wieder neue Perspektiven und andere Ansichten.

Oben angelangt ist es die Vogelperspektive, die einem die Dinge zusätzlich mit Abstand betrachten lässt. Diese Eindrücke lassen neue Impulse und Ideen entstehen. So ist das Pilatusmassiv nicht nur der Namensgeber, sondern auch ein Vorbild der Flugzeugwerke. Mit einer Höhe von 2132 Metern deutet der Berg seit jeher an, wo es mit den Flugzeugen der Pilatus hingehen soll: Hoch hinaus und in weite Ferne!





46°58'N, 8°15'E

ZAHLEN UND FAKTEN

PILATUS GRUPPE

DIE WICHTIGSTEN KENNZAHLEN DER PILATUS GRUPPE	2012	2013	2014	2015	2016
Umsatz (MCHF)	593	1014	1174	1122	821
Anzahl Flugzeuge im Umsatz	86	112	127	121	117
Bestellungseingang (MCHF)	2699	410	561	1367	1087
Bestellungsbestand (MCHF)	2426	1817	1226	1470	1744
Betriebsergebnis (MCHF)	38	145	200	191	89
Betriebsergebnis in % des Umsatzes	6.4	14.3	17.0	17.0	10.8
Cashflow (Reingewinn und Abschreibungen, MCHF)	52	143	195	178	95
Cashflow in % des Umsatzes	8.8	14.1	16.6	15.9	11.6
Investitionen Sachanlagen (MCHF)	7	18	36	42	49
Investitionen Zukunft, F&E (MCHF)	68	83	97	107	101
Betriebsergebnis vor F&E (MCHF)	106	228	297	298	190
Betriebsergebnis vor F&E in % des Umsatzes	17.9	22.5	25.3	26.6	23.1
Net Assets (MCHF)	116	163	210	324	398
Vorräte (MCHF)	390	688	754	639	485
Kundenanzahlungen (MCHF)	426	654	758	497	204
Betriebsergebnis in % Net Assets	32.8	89.0	95.2	59.0	22.4
Anzahl Vollbeschäftigte	1576	1752	1882	1905	1961
AUSZUG AUS BILANZ	2012	2013	2014	2015	2016
Umlaufvermögen (MCHF)	1066	1457	1768	1646	1259
Anlagevermögen (MCHF)	119	117	140	173	214
Total Aktiven (MCHF)	1185	1574	1908	1819	1473
Fremdkapital (MCHF)	635	929	1113	870	520
Eigenkapital (MCHF)	550	645	795	949	953
Total Passiven (MCHF)	1185	1574	1908	1819	1473
Eigenfinanzierungsgrad in % ¹	46.4	41.0	41.7	52.2	64.7

¹ Die PoC-Abgrenzungen sowie die Kundenanzahlungen werden brutto dargestellt (PoC = Percentage of Completion). Bei einem Netto-Ausweis würde ein Eigenfinanzierungsgrad von 68 % resultieren.

	2015		2016	
VERKAUFSUMSATZ BRUTTO	%	MCHF	%	MCHF
Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans, Schweiz ²	76.2	854.8	61.8	507.7
Pilatus Business Aircraft Ltd, Broomfield, USA	22.3	250.2	34.8	285.6
Pilatus Australia Pty Ltd, Adelaide, Australien	1.5	17.4	3.4	28.1
Total	100.0	1122.4	100.0	821.4

² Konsolidierung über Pilatus Stans
 USD-Kurs 2016: 0.9850 / 2015: 0.9623
 AUD-Kurs 2016: 0.7325 / 2015: 0.7235

UMSATZ NACH ABSATZGEBIETEN	%	MCHF	%	MCHF
Amerika	23.1	259.5	35.0	287.2
Asien	65.0	729.3	29.7	244.0
Europa	7.7	86.5	17.1	140.3
Australien	2.1	24.0	14.8	121.6
Afrika	2.1	23.1	3.4	28.3
Total	100.0	1122.4	100.0	821.4

UMSATZ NACH BUSINESS UNITS	%	MCHF	%	MCHF
General Aviation (PC-12 NG; ab 1.1.14 auch inkl. PC-6)	30.7	344.2	55.6	457.0
Government Aviation (Trainingsflugzeuge)	67.7	760.2	42.0	345.1
Andere (Flugzeugunterhalt, Zulieferungen)	1.6	18.0	2.4	19.3
Total	100.0	1122.4	100.0	821.4

FLUGZEUGE IM UMSATZ ³	Anzahl Flugzeuge	Anzahl Flugzeuge
PC-12 NG	70	91
PC-21	32	14
PC-7 MkII	15	3
PC-6	4	9
Total	121	117

³ Gelieferte und nach PoC-Methode abgegrenzte Flugzeuge (PoC = Percentage of Completion; d.h. der Umsatz der Trainingsflugzeuge wird basierend auf dem Fortschrittsgrad der Herstellung berücksichtigt)

ZAHLEN UND FAKTEN

	2015		2016	
MITARBEITENDE NACH BUSINESS UNITS	%	Vollbeschäftigte	%	Vollbeschäftigte
General Aviation	41.1	783	49.6	972
Government Aviation	53.3	1016	44.6	875
Andere (Flugzeugunterhalt, Zulieferungen)	5.6	106	5.8	114
Total	100.0	1905	100.0	1961

MITARBEITENDE NACH FUNKTIONEN	%	Vollbeschäftigte	%	Vollbeschäftigte
Produktion	50.0	953	50.1	982
Entwicklung	19.6	373	19.0	373
Verkauf/Service	15.6	297	16.8	329
Logistik	9.9	188	9.3	182
Administration	4.9	94	4.8	95
Total	100.0	1905	100.0	1961

MITARBEITENDE NACH FIRMEN	%	Vollbeschäftigte	%	Vollbeschäftigte
Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans, Schweiz	93.9	1788	93.9	1841
Pilatus Business Aircraft Ltd, Broomfield, USA	3.9	75	3.9	76
Pilatus Australia Pty Ltd, Adelaide, Australien	1.1	21	1.5	29
Pilatus Aircraft Industry (China) Co Ltd, Chongqing, China	1.1	21	0.7	15
Total	100.0	1905	100.0	1961

PILATUS ORGANISATION MANAGEMENT



MANAGEMENT DER PILATUS FLUGZEUGWERKE AG

1	Fredy Glarner	VP Manufacturing
2	Daniel Geiser	VP Aircraft Assembly & MRO
3	Thomas Ochsenbein	VP Business Support & CFO
4	Ignaz Gretener	VP General Aviation
5	Markus Bucher	CEO
6	Jim Roche	VP Government Aviation & Deputy CEO
7	André Zimmermann	VP PC-24 Jet
8	Bruno Cervia	VP Research & Development
9	Roger Hess	VP Supply Chain & ICT

TOCHTERGESELLSCHAFTEN

PILATUS BUSINESS AIRCRAFT LTD, BROOMFIELD, USA

Oscar J. Schwenk	Verwaltungsratspräsident
Thomas Bosshard	CEO

PILATUS AUSTRALIA PTY LTD, ADELAIDE, AUSTRALIEN

Oscar J. Schwenk	Verwaltungsratspräsident
Sebastian Lip	CEO

PILATUS AIRCRAFT INDUSTRY (CHINA) CO LTD, CHONGQING, CHINA

Markus Bucher	Verwaltungsratspräsident
Franz Odermatt	General Manager



WARNING
HOT SURFACE

HB
WING

37°11'N, 3°46'W

PILATUS ORGANISATION

VERWALTUNGSRAT



VERWALTUNGSRAT DER PILATUS FLUGZEUGWERKE AG

1	Bernhard Müller	Mitglied
2	Gratian Anda	Vizepräsident
3	Oscar J. Schwenk	Präsident
4	Dominik Burkart	Mitglied
5	Gerhard Beindorff	Mitglied



HERAUSGEBERIN

Pilatus Flugzeugwerke AG, Postfach 992, 6371 Stans, Schweiz, www.pilatus-aircraft.com

REDAKTION

Commwork AG, Zug, Schweiz

GESTALTUNG

Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans, Schweiz

DRUCK

Engelberger Druck AG, Stans, Schweiz

Der Geschäftsbericht kann in Deutsch und Englisch unter der Telefonnummer +41 41 619 61 11 angefordert oder auf der Website von Pilatus heruntergeladen werden. Der Nachdruck ist mit Quellenangabe gestattet.



25°57'S, 27°42'E

Pilatus Flugzeugwerke AG

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

Pilatus Business Aircraft Ltd

Rocky Mountain Metropolitan Airport
11755 Airport Way
Broomfield, CO 80021, USA
Telefon + 1 303 465 9099
info@pilbal.com

Pilatus Australia Pty Ltd

17 James Schofield Drive
Adelaide Airport SA 5950, Australia
Telefon + 61 8 8238 1600
info@pilatus.com.au

www.pilatus-aircraft.com

