

PILATUS FLUGZEUGWERKE AG

GESCHÄFTSBERICHT 2017



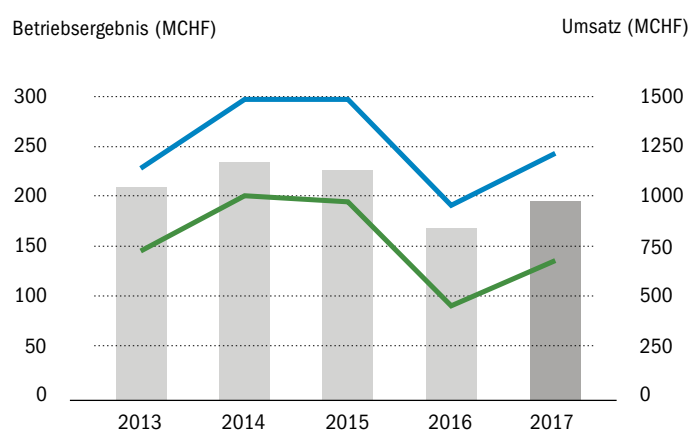
 **PILATUS** 

ZAHLEN UND FAKTEN

DAS WICHTIGSTE AUF EINEN BLICK

BETRIEBSERGEBNIS UND UMSATZ (MCHF) DER PILATUS GRUPPE

- Betriebsergebnis
- Betriebsergebnis vor F&E
- Umsatz

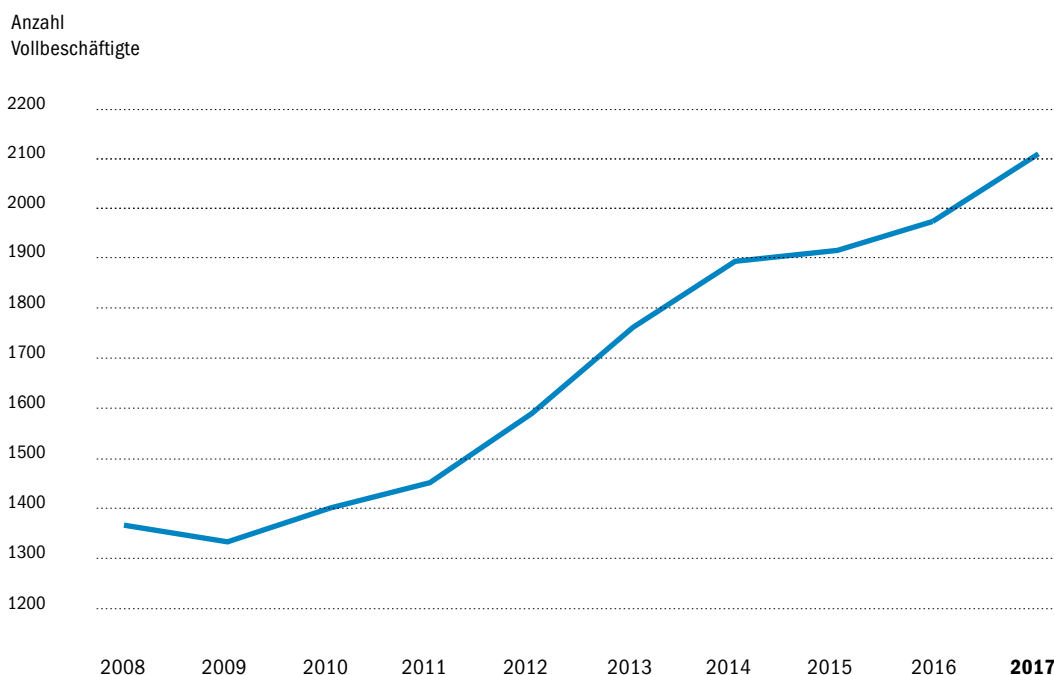


DIE WICHTIGSTEN KENNZAHLEN DER PILATUS GRUPPE

	2013	2014	2015	2016	2017
Umsatz (MCHF)	1014	1174	1122	821	986
Anzahl Flugzeuge	112	127	121	117	115
Bestellungseingang (MCHF)	410	561	1367	1087	1422
Bestellungsbestand (MCHF)	1817	1226	1470	1744	2167
Betriebsergebnis (MCHF)	145	200	191	89	135
Betriebsergebnis in % des Umsatzes	14.3	17.0	17.0	10.8	13.7
Cash-flow (Reingewinn und Abschreibungen, MCHF)	143	195	178	95	133
Cash-flow in % des Umsatzes	14.1	16.6	15.9	11.6	13.5
Investitionen Sachanlagen (MCHF)	18	36	42	49	54
Investitionen Zukunft, F&E (MCHF)	83	97	107	101	107
Betriebsergebnis vor F&E (MCHF)	228	297	298	190	242
Betriebsergebnis vor F&E in % des Umsatzes	22.5	25.3	26.6	23.1	24.5
Net Assets (MCHF)	163	210	324	398	534
Vorräte	688	754	639	485	647
Kundenanzahlungen	654	758	497	204	238

ENTWICKLUNG MITARBEITER-BESTAND DER PILATUS GRUPPE

■ Anzahl Vollbeschäftigte



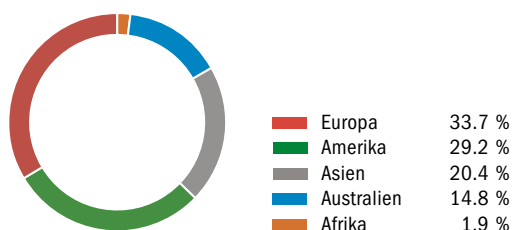
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Anzahl Vollbeschäftigte	1363	1330	1395	1441	1576	1752	1882	1905	1961	2113

AUSZUG AUS BILANZ DER PILATUS GRUPPE

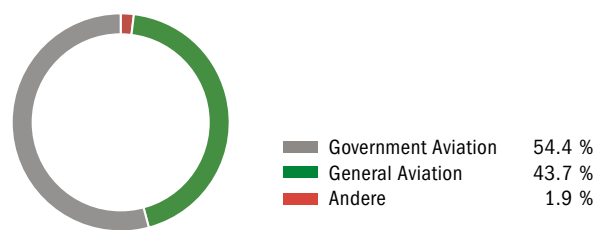
	2013	2014	2015	2016	2017
Umlaufvermögen (MCHF)	1457	1768	1646	1259	1255
Anlagevermögen (MCHF)	117	140	173	214	349
Total Aktiven (MCHF)	1574	1908	1819	1473	1604
Fremdkapital (MCHF)	929	1113	870	520	541
Eigenkapital (MCHF)	645	795	949	953	1063
Total Passiven (MCHF)	1574	1908	1819	1473	1604
Eigenfinanzierungsgrad in % ¹	41.0	41.7	52.2	64.7	66.3

¹ Die PoC-Abgrenzungen sowie die Kundenanzahlungen werden brutto dargestellt (PoC = Percentage of Completion). Bei einem Netto-Ausweis würde ein Eigenfinanzierungsgrad von 69% resultieren.

UMSATZ NACH ABSATZGEBIETEN 2017



UMSATZ NACH BUSINESS UNITS 2017



3	EDITORIAL
7	BERICHT DER GESCHÄFTSLEITUNG
12	BUSINESS UNIT GOVERNMENT AVIATION
21	BUSINESS UNIT GENERAL AVIATION
29	PROJEKT PC-24
34	OPERATIONS
41	HUMAN RESOURCES
44	AIRPORT BUOCHS AG
48	ZAHLEN UND FAKTEN
51	MANAGEMENT
53	VERWALTUNGSRAT

EDITORIAL

PILATUS SCHREIBT EINMAL MEHR ERFOLGSGESCHICHTE



Wir dürfen mit Freude auf ein unglaublich anstrengendes, aber auch sehr erfolgreiches Geschäftsjahr zurückblicken. Mit der Auslieferung des 1500. PC-12 an den Royal Flying Doctor Service of Australia (RFDS Central Operations) Ende Juni sowie der Zertifizierung des PC-24 durch die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) und die Federal Aviation Administration (FAA) haben wir Aviatik- und Schweizer Industriegeschichte geschrieben!

Als wir vor 30 Jahren mit dem PC-12 Projekt begonnen hatten, hätte wohl niemand daran geglaubt, dass dem PC-12 ein derartiger Erfolg beschieden wäre. Es brauchte Visionen, Mut für Neues, Bereitschaft für unternehmerisches Risiko und den eisernen Willen,

das zu realisieren, woran man glaubt. Genauso haben wir den PC-21 zum weltbesten Trainingssystem für angehende Luftwaffenpiloten gemacht. Ich bin überzeugt, dass der PC-24 ebenso erfolgreich sein wird, denn er ist aus demselben Holz geschnitzt. Viele Experten haben uns bestätigt, dass der PC-24 ein aussergewöhnliches Flugzeug mit ausgezeichneten Flugeigenschaften und Leistungen ist. Das stimmt doch zuversichtlich! Der PC-24 hat Potenzial, auch auf der technischen Seite und ich garantiere Ihnen, dass wir unseren Darling noch verbessern werden.

HOCHGESTECKTE ZIELE ERREICHT

Das Jahr 2017 war aber auch sonst reich an Ereignissen und Entscheidungen: Obwohl wir beim Umsatz die volle Milliarde ganz knapp verpasst haben, ist das Betriebsergebnis besser als im Vorjahr – in Anbetracht der riesigen Investitionen, die wir getätigt haben, sogar ausgezeichnet.

Neben dem alles überragenden Ziel der Zertifizierung des PC-24 hat Pilatus viele andere, selbstgesteckte Ziele erreicht. Die neue Montagehalle – einmal mehr aus einheimischem Holz – ist bezogen. Die Serienproduktion des PC-24 läuft auf Hochtouren und die ersten PC-24 sind mittlerweile bereits den Kunden übergeben. Unser Supportteam steht unseren Kunden jetzt rund um die Uhr und an 365 Tagen zur Verfügung. Der Bestelleingang des PC-12 ist weltweit gut. Der Auftragsbestand von Pilatus ist höher als zwei Jahresumsätze: Im Bereich der General Aviation, weil nach der Zertifizierung nun auch die 84 PC-24 zum Bestellsbestand gerechnet werden dürfen.

«PlaneSense has enjoyed a very solid partnership with Pilatus for over 23 years. During this time, we have taken delivery of 63 PC-12s. We were recently honored with the delivery of the first PC-24 in the world. Its arrival was a tremendous moment in our company's history – one that wouldn't have been possible without the mutual respect and friendship of our organizations. The success of PlaneSense pivots around our sharp focus on serving our customers and providing them with aircraft that meet their needs. The Pilatus aircraft in our fleet provide a level of quality that allows us to achieve this world class service for which we have become known. We look forward to a long future with Pilatus, and an ever growing fleet of PC-12s and PC-24 jets.»

George Antoniadis, Founder, President and CEO, PlaneSense



39°54'N, 105°6'W

Im Bereich der Government Aviation, weil die mehrjährigen Verträge für den Support vor Ort immer umfangreicher werden. Und schliesslich hat eine Volksabstimmung im Kanton Nidwalden auch den Kredit für die Modernisierung des Flugplatzes Buochs gutgeheissen. Lauter gute Nachrichten!

Nicht gelungen ist, für den PC-21 einen neuen Kunden für einen Flottenauftrag zu gewinnen. Das kann – wir haben diese Erfahrung – nicht jedes Jahr gelingen. Weiter mussten wir, nicht ganz leichten Herzens, beschliessen, die Produktion des legendären Pilatus Porter PC-6 genau 60 Jahre nach seinem Erstflug 1959 im Jahr 2019 zu beenden. Sein Lebenszyklus ist abgelaufen, die Nachfrage entsprechend geschrumpft und wir müssen die Produktionskapazitäten anderweitig nutzen. Das tut vor allem auch deshalb weh, weil wir natürlich wissen, dass es der Pilatus Porter war, der Pilatus international bekannt gemacht hat. Allerdings müssen auch solche Entscheide von Zeit zu Zeit gefällt werden. Aber wir haben uns verpflichtet, noch während mindestens 20 Jahren unsere PC-6 Kunden weltweit zu unterstützen.

ANGEPASSTE ORGANISATION – INTERN UND EXTERN


Mit der Zertifizierung des PC-24 konnte die interne PC-24 Projektorganisation geändert werden. Per Ende 2017 legten wir Marketing, Verkauf und Support des PC-24 organisatorisch mit Marketing, Verkauf und Support des PC-12 in der Business Unit General Aviation zusammen. André Zimmermann übernimmt per 1. März 2018 die Verantwortung für die Business Unit Government Aviation, sprich die Trainingsflugzeuge. Der bisherige Verantwortliche, Jim Roche, geht nach 30 Jahren Einsatz in führenden Positionen für Pilatus, zuletzt als CEO Stellvertreter, in den verdienten Ruhestand.

Eine externe organisatorische Änderung hat sich in Australien aufgedrängt. Das grosse Engagement von Pilatus bei der Royal Australian Air Force und bei der Republic of Singapore Air Force, die ihre Piloten ebenfalls in Australien trainiert, machte es notwendig, dort eine eigene Pilatus Tochtergesellschaft zu gründen, die Pilatus Defence Solutions Australia Pty Ltd. Damit können wir die Bedürfnisse der Luftwaffen vor Ort kundenorientiert und effizient abdecken.

GUTE AUSSICHTEN FÜR 2018

Das Jahr 2018 wird neue Erfolge bringen – und auch neue Aufgaben. In Stans werden wir mit dem Bau einer neuen, noch grösseren Produktionshalle beginnen können, für modernste Robotertechnik und mit 150 Arbeitsplätzen, und wieder aus einheimischem Holz. Auf dem Flugplatz von Broomfield in Colorado in den USA wird unser neues Endmontagewerk eingeweiht werden, auch dort mit vielen neuen Arbeitsplätzen. Beides erfolgt aus gleicher Ursache und mit gleicher Motivation: Wir sind überzeugt, dass Pilatus mit dem neuen PC-24 Super Versatile Jet in der General Aviation Industrie in Zukunft auf hohem Niveau mitspielen wird.

Mit der Erreichung der PC-24 Zertifizierung kann ich abschliessend nur sagen: We did it! Was es bedeutet, ein Flugzeug heute zu zertifizieren und welche Tests nötig waren, erfahren Sie in der diesjährigen Bildstory. Blicken Sie hinter die Kulissen und erfahren Sie Erstaunliches!



Oscar J. Schwenk
Verwaltungsratspräsident



46°59'N, 8°21'E

BERICHT DER GESCHÄFTSLEITUNG

GEMEINSAM DIE WICHTIGSTEN JAHRESZIELE ERREICHT

Wir sind sehr stolz darauf, im vergangenen Jahr wieder auf den Wachstumspfad zurückgekehrt zu sein. Dank unserer soliden Auftragslage waren wir in der Lage, 115 Flugzeuge an unsere Kunden auszuliefern. Wir wollten mindestens 80 PC-12 NG verkaufen – tatsächlich waren es 85, das zweitbeste Ergebnis seit der Finanzkrise 2009. Zudem haben wir 2017 fünf Trainingsflugzeugprogramme parallel bearbeitet: für die Luftwaffen von Australien, Frankreich, Irland, Jordanien und die Firma QinetiQ – ein absoluter Rekord!

Im Bereich der Produktion haben wir die beiden 5-Achs-Fräsbearbeitungsmaschinen für Bauteile bis vier Meter optimal ausgelastet. Aktuell befinden wir uns im Aufbau eines 5-Achs-Fräsbearbeitungssystems für Bauteilgrößen bis 750 Millimeter. Weiter konnten wir das neue 7000 Quadratmeter umfassende Oberflächenzentrum in Betrieb nehmen. Fast zwei Millionen Einzelteile und 120 montierte Flugzeuge sollen in Zukunft in unserem eigenen Werk pro Jahr grundiert und endlackiert werden. Mit dem Fokus auf einen optimierten Materialfluss ergeben sich in diesem Bereich messbar effizientere und zudem umweltfreundlichere Produktionsabläufe.

International ist die Reputation von Pilatus bei den Kunden weiterhin sehr gut. Und auch national werden wir verstärkt wahrgenommen – von einer spezifischen Interessensgruppe im Speziellen: Im Herbst konnten wir den Nationalen Bildungspreis, verliehen von der Hans Huber Stiftung und der Stiftung FH SCHWEIZ, entgegennehmen. Wir freuen uns sehr über diese Anerkennung und ich möchte den beteiligten Personen – seien es Lernende, Berufsbildner und Praxisbildner – ganz herzlich gratulieren, denn sie alle haben zu dieser Auszeichnung beigetragen.

EIN ZUFRIEDENER KUNDE IST DER LOHN UNSERER ARBEIT

Das Berichtsjahr war reich an Höhepunkten. Für uns alle einer der schönsten war die Übergabe des 1500. PC-12 an den Royal Flying Doctor Service of Australia (RFDS Central Operations). Es hat uns sehr gefreut, dass wir den 1500. PC-12 an einen unserer renommiertesten Flottenkunden ausliefern durften – im Übrigen der bereits 63. PC-12 in der Geschichte des RFDS.



Eine weitere Zusammenarbeit wurde 2017 gefestigt: Wir konnten dem Irish Air Corps, einem langjährigen PC-9 M Flottenkunden, gleich drei PC-12 NG Spectre verkaufen.

Die grosse Kundentreue und -zufriedenheit erleben wir nicht nur durch direkten Kontakt, sondern auch durch messbare Umfragen. Wir sind stolz darauf, dass unser General Aviation Kundendienst nun bereits zum 16. Mal in Folge von der Fachzeitschrift Professional Pilot als der Beste in seiner Klasse ausgezeichnet wurde.

Im Bezug auf den PC-12 konnte 2017 eine weitere, für Pilatus erfreuliche Entscheidung vermeldet werden. Seit Frühjahr ist der kommerzielle Einsatz von einmotorigen Flugzeugen nach Instrumentenflugregeln innerhalb Europas gestattet. Wir haben uns auf die

Zulassung der kommerziellen Operation in Europa vorbereitet und können bereits einen neuen Betreiber sowie mehrere potentielle Kunden unterstützen.

DAS UMSATZWACHSTUM BEIM PRODUKTSUPPORT BLEIBT IM FOKUS

Wir investieren verstärkt in Betreuung und Support von Kunden. 2017 konnten wir einen Supportvertrag für die PC-21 Flotte der Royal Saudi Air Force abschliessen. Auch in der Schweiz gibt es Erfolge zu vermelden: Ein Upgrade der PC-21 der Schweizer Luftwaffe steht an – wir verkaufen nicht nur neue Flugzeuge, wir unterstützen und entwickeln bestehende Produkte weiter.

Im Bereich des PC-24 hat unser Kundendienstteam zudem ein neues überzeugendes Produkt erarbeitet. Das CrystalCare™ Programm bringt dem Kunden

«One of my first official acts as General Officer Commanding of the Irish Air Corps was to accept delivery of the 8th PC-9 M to our fleet in July 2017. The PC-9 M is a proven champion of our training role within the Air Corps which has been in our service for over 13 years and has achieved over 18,000 flight hours in that period.

I now look forward with confidence and enthusiasm to the arrival and introduction of the PC-12 to the Air Corps fleet. This capable and versatile aircraft will be a welcome addition and will provide the Air Corps with a superb platform with which we can fulfill our current and future needs. I take comfort from the solid and professional support received from Pilatus with the PC-9 M and I look forward to continuing this relationship with our new aircraft.»

Brigadier General Seán Clancy, General Officer Commanding, Irish Air Corps

einen wesentlichen Mehrwert zu tieferen Kosten und unterstützt unser Streben nach stabilem und nachhaltigem Umsatzwachstum im Bereich Kundendienst. Mitte Oktober konnten wir mit dem Erstkunden PlaneSense den ersten CrystalCare™ Vertrag abschliessen. Darauf sind wir besonders stolz.

VOLLE AUFTRAGSBÜCHER IM 2018

Der PC-24 löst auf dem Markt hohes Interesse aus. Die Nachfrage bestätigt uns in unserem Engagement, das beste Produkt seiner Klasse auf den Markt zu bringen – die Auftragsbücher sind für 2018 voll! Unser wichtigstes Ziel im kommenden Jahr ist die Sicherstellung einer erfolgreichen Markteinführung und der damit verbundene Ausbau der PC-24 Serienproduktion. Dabei gilt es, unsere hohen Kundenversprechen einzulösen und die jeweiligen Kunden optimal zu betreuen und bei Bedarf vor Ort zu unterstützen.

Es ist für uns essenziell, dass wir unsere Verkaufsanstrengungen im Bereich der Trainingsflugzeuge aufrechterhalten, um auch in Zukunft Anschlussbestellungen verzeichnen zu können. Momentan verfolgen wir mehrere mögliche militärische

Beschaffungsvorhaben, über welche in den kommenden Jahren entschieden wird. Werden die Beschaffungsvorhaben auch tatsächlich umgesetzt, wollen wir diese gewinnen!

Wir sind uns bewusst: Unsere gut ausgebildeten und motivierten Mitarbeitenden sind unser Kapital. Ich möchte mich bei allen Mitarbeitenden und im Speziellen beim rund 200 Personen umfassenden Managementteam ganz herzlich für den unermüdlchen Einsatz während des ganzen Jahrs bedanken. Ihre Leistung war die Basis für ein erfolgreiches 2017. Gemeinsam haben wir die wichtigsten Jahresziele erreicht.



Markus Bucher
Chief Executive Officer



EINE KLIMAKAMMER NUTZEN, UM ATMOSPHÄRISCHE EXTREMSITUATIONEN ZU SIMULIEREN.

Ein Düsentriebwerk muss extreme Kälte und Hitze ertragen. Neue Flugzeugtypen gleich in die Polarregion zu schicken, wäre aber nicht zuletzt auch für die Piloten viel zu gefährlich. Für entsprechende Tests gibt es deshalb auf der Eglin Luftwaffenbasis in Florida eine speziell eingerichtete, überdimensionierte Halle. Im McKinley Climatic Laboratory können Tests bei minus 50 Grad bis plus 55 Grad Celsius durchgeführt werden, auch mit Schneefall, «Blowing Snow» und in anderen extremen Situationen, in denen zum Beispiel Vereisungen entstehen können. Erst nach diesen Tests mit simulierten Wetterlagen geht es in den hohen Norden und in den heißen Süden, sprich: in die harte Realität der Natur.



SUPPORT VOR ORT WIRD ZUM TRAGENDEN GESCHÄFT

Ein einzelnes Kalenderjahr ist für die Darstellung des Geschäftsverlaufs der Business Unit Government Aviation eher ungeeignet. Eine Fünfjahresperiode käme der Realität in diesem Markt schon deutlich näher. Der Umsatz der Business Unit Government Aviation ist stark abhängig von neuen Flottenverträgen und dem Herstellungsfortschritt der bestellten Flugzeuge und ist deshalb grossen Schwankungen ausgesetzt. So stieg der Umsatz 2017 nach einem kurzzeitigen Rückgang im Jahr 2016 wieder um knapp 55 Prozent von 345 auf 536 Millionen Schweizer Franken. Die Aussagekraft dieser Zahl zum wirtschaftlich substantiellen Erfolg dieser Business Unit im 2017 ist im Kontext einer längerfristigen Betrachtung aber beschränkt.

IN EUROPA ALLES AUF KURS

Das Irische Verteidigungsministerium hat beschlossen, in Zukunft auf drei PC-12 NG Spectre zu setzen. Die PC-12 NG Spectre für das Irish Air Corps werden für Überwachung, Zielerfassung und Aufklärung ausgerüstet und sollen im Jahr 2019 ausgeliefert werden. Die Bestellung erfolgte nach eingehender, internationaler Evaluation und ist auch deshalb ein Erfolg, weil sie die langjährige, enge Zusammenarbeit mit dem Irischen Verteidigungsministerium bestätigt und festigt. Weiter konnte der im Herbst 2016 zusätzlich zur bestehenden Flotte bestellte PC-9 M im Juni 2017 ausgeliefert und kurz darauf in den Bestand des Irish Air Corps aufgenommen werden.

Der Ende Dezember 2016 unterzeichnete Vertrag mit der Armée de l'air française beziehungsweise mit der dafür verantwortlichen Babcock Mission Critical Services France für die Lieferung von 17 PC-21 und umfangreichem Trainingsmaterial hat vieles in Bewegung gebracht. Details wurden geklärt und zusätzliche Verträge unterzeichnet. Im Oktober 2017 konnten bereits zwei Piloten auf das hochmoderne Trainingsflugzeug umgeschult werden.

Die Produktion von zwei PC-21 für das renommierte englische Testpilotencenter Empire Test Pilots' School, das von QinetiQ betrieben wird, war bis Ende 2017 weit fortgeschritten. Das erste Flugzeug hat im Januar 2018 den Erstflug absolviert.

Die Zusammenarbeit von Pilatus mit der Schweizer Luftwaffe, der armasuisse und der Logistik Basis der Armee unter dem Namen JEPAS PC-21 ist weiterhin sehr erfolgreich. Die Einsatzbereitschaft der Flotte lag erneut bei über 95 Prozent. Im Herbst hat armasuisse Pilatus beauftragt, einen ihrer PC-21 zu modifizieren, um ihn auf den Stand der fünften Serie des PC-21 anzuheben. Nach einer Evaluation der Änderungen könnte später die ganze Schweizer PC-21 Flotte auf den Stand der fünften Serie gebracht werden. Das PC-21 Trainingssystem wird stetig weiterentwickelt und Pilatus bietet bestehenden Kunden wenn immer möglich die Option an, von den Weiterentwicklungen zu profitieren.



46°45'N, 9°12'E



31°40'S, 116°1'E

«QinetiQ will be using the PC-21 to deliver test specialist training at ETPS – the UK's test pilot school, which we run in partnership with the RAF's Air Warfare Centre. We chose the PC-21 in succession to our Alpha Jet and Hawk aircraft for its low operating costs, advanced training capabilities, and in particular the adaptability of its cockpit systems, which will enable us to display test parameters in flight to enhance our students' learning. We are very much looking forward to becoming the latest PC-21 operator during 2018.»

Nick Lay, Operations Director, Air T&E and Training Transformation, QinetiQ

ROYAL JORDANIAN AIR FORCE BESTELLT WEITERE PC-21

Im Februar 2016 hatte die Royal Jordanian Air Force acht PC-21 bestellt, von denen die ersten bereits Ende 2016 flugbereit waren. Und noch vor Ende 2016 wurde die Bestellung von acht auf zehn Flugzeuge erhöht. Die Produktion lief auf Hochtouren, sodass bis Ende 2017 die acht Flugzeuge der ersten Bestellungstranche ausgeliefert werden konnten. Dazu kam etliches Trainingsmaterial. Auch der Support vor Ort wurde organisiert. Nur 22 Monate nach der ersten Bestellung war die jordanische PC-21 Flotte einsatzbereit. Doch damit nicht genug: Im Mai 2017 bestellte die Royal Jordanian Air Force nochmals weitere zwei Flugzeuge, womit die Flotte zukünftig auf zwölf PC-21 anwachsen wird.

ZEHN PC-21 DER ROYAL AUSTRALIAN AIR FORCE SIND IM EINSATZ

Der Vertrag zwischen dem Konsortium Lockheed Martin, Hawker Pacific und Pilatus einerseits und der Royal Australian Air Force andererseits trat am 1. Januar 2016 in Kraft und hielt, was er versprochen hatte. Das erste Halbjahr 2017 war etlichen Audits, Zertifizierungen und Dokumentationen der 49 PC-21 gewidmet. Es konnte alles erfolgreich und ohne Verzögerung abgewickelt werden. Bis Ende 2017 wurden bereits zehn der 49 bestellten PC-21 auf der Luftwaffenbasis in East Sale im Südosten Australiens übergeben.

Zeitgerecht konnten die in Zusammenarbeit mit Lockheed Martin geplanten Trainingsanlagen, darunter drei von sieben bestellten Simulatoren, installiert und in Betrieb genommen werden. Auch die Personalrekrutierung für den Unterhalt der gesamten Flotte verlief bisher erfolgreich. Die Aufbauarbeiten für den zweiten geplanten Unterhaltsbetrieb auf der Luftwaffenbasis in Pearce, 40 Kilometer östlich von Perth, sind ebenfalls angelaufen.

DAS AFTER-SALES-GESCHÄFT WIRD IMMER WICHTIGER

Pilatus verkauft Flugzeuge – und kümmert sich danach auch darum: Ausbildung, Betreuung und Support im Auftragsverhältnis werden übernommen. Diese Dienstleistungen sind mit einer hohen Verantwortung verbunden, werden aber gerade deshalb auch immer öfter gewünscht und so zu einem immer wichtigeren Geschäftsfeld.

Ein grosser Aufwand wird in die Betreuung und den Support beim Kunden vor Ort investiert. Solche Verträge sind individuell gestaltet und werden mit jedem Kunden nach dessen Anforderungen ausgehandelt und abgeschlossen. Die Rückmeldungen von den bisherigen Vertragspartnern sind bis jetzt durchwegs positiv. So wurde der Supportvertrag mit der Botswana Defence Force um weitere drei Jahre verlängert. Zusätzlich werden alle im Einsatz stehenden PC-7 MkII mit einem Rauchsystem ausgerüstet.

Mit der Royal Saudi Air Force konnte ein Supportvertrag für die 55 PC-21, welche in Riad stationiert sind, über fünf Jahre abgeschlossen werden. Mitarbeitende in verschiedenen Disziplinen sind seit Jahresbeginn 2017 vor Ort im Einsatz.

Die Republic of Singapore Air Force blickt beim Betrieb ihrer 19 PC-21 auf bereits über zehn Jahre Erfahrung zurück. Die bisher absolvierten 65 000 Flugstunden sind eine wertvolle Basis für das Verständnis von langfristigen Prozessen im PC-21 Betrieb. Mit Erfolg: Der im Vertrag verankerte hohe Bereitschaftsgrad und die verlangten Verfügbarkeiten konnten immer eingehalten werden.

Von dieser langjährigen Erfahrung profitieren Pilatus und die Kunden gleichermaßen, wie insbesondere auch die erfolgreiche Operation in Katar zeigt. Die PC-21 Flotte der Qatar Emiri Air Force leistete 2017 4000 Flugstunden. Erwähnenswert ist hier insbesondere, dass auch die von Pilatus gelieferten Simulatoren über 2500 Stunden in Betrieb waren. Wie erfolgreich und zuverlässig der über 50-köpfige Pilatus Ableger auf der Luftwaffenbasis in Doha in Katar operiert, zeigt sich jedoch vor allem in der Verfügbarkeit: Sie fiel während des ganzen Jahrs nie unter 100 Prozent!

AUSTAUSCH IM TRAINING CENTRE IN STANS

2017 wurden zahlreiche unterschiedliche Ausbildungskurse durchgeführt – für Piloten ebenso wie für Techniker. Insgesamt wurden in 62 Kunden-Trainingskursen und in 33 Pilatus internen

Schulungen 85 Piloten und 224 Techniker sowie 368 weitere Personen aus verschiedenen Berufen aus- und weitergebildet. Zusammengefasst gab es bei Pilatus 880 Kurstage mit zusammen rund 7500 Kursstunden.

GROSSES INTERESSE DER LUFTWAFFEN

2017 konnte zwar kein neuer Grossauftrag einer Luftwaffe verzeichnet werden. Das Interesse an Pilatus Trainingsflugzeugen ist trotzdem gross: Über zehn Luftwaffen aus allen Kontinenten statteten Pilatus in Stans offizielle Besuche ab. Weiter waren acht international tätige Firmen im Bereich der Government Aviation in Stans.

Wie üblich war Pilatus seinerseits an etlichen Airshows vertreten, meist in Zusammenarbeit mit der Business Unit General Aviation. Erwähnt seien etwa die Airshow im Australischen Avalon im Februar, die Paris Airshow im Juni, die Sion Airshow in der Schweiz im September und die Dubai Airshow im November.

Auf der Basis dieser Kundenkontakte strebt Pilatus neue Verträge sowohl mit bestehenden wie auch mit neuen Kunden an. Diese werden in den kommenden Jahren neben den Supportverträgen die Business Unit Government Aviation weiterhin stützen und auf Erfolgskurs halten.



46°49'N, 9°45'E



TELEMETRIESYSTEME EINBAUEN, UM X-TAUSEND FLUGPARAMETER PRO SEKUNDE ZU ÜBERMITTELN.

Der PC-24 Prototyp P01 hatte 600 Sonden installiert, um während des Fluges die Dehnung der Struktur zu verfolgen, sowie weitere 600 Sensoren zur Messung von Temperaturen, Geschwindigkeiten, Luftströmungen und anderen Werten. Alle diese Parameter mussten nicht nur gespeichert, sondern während des Fluges simultan überwacht werden, um mögliche Gefahren rechtzeitig erkennen zu können. Die Datenüberwachung erfolgte zum Teil durch mitfliegende Flugtestingenieure und immer auch durch die Bodenstation. All die Daten mussten dafür zeitgleich übermittelt werden. Und um wie viele Daten handelte es sich dabei? Um ein Terabyte. Ein Terabyte entspricht 1000 Gigabyte. Oder eine Million Megabyte – und das pro Flugstunde. Für die Zertifizierung absolvierten die drei Prototypen über 2000 Flugstunden. Ein unglaubliches Datenvolumen.



«As a General Aviation enthusiast and one of the newest members of the Pilatus family, the PC-12 aircraft has opened up a whole new world of missions. It delivers one of the best flight performances I've ever experienced, and the Swiss engineering is like a precision watch, only more refined and trustworthy.»

Dion Weisler, President and CEO, HP Inc.

41°9'N, 106°27'W

BUSINESS UNIT GENERAL AVIATION

ERFOLG AUF STABILER HÖHE

Die Wirtschaft blühte – in fast allen Ländern und auf allen Kontinenten. Die Börsenkurse stiegen, der US-amerikanische Dow Jones Index zum Beispiel in einem Jahr ungefähr 25 Prozent. Trotzdem blieb der Markt im Bereich der General Aviation weltweit relativ schwierig. Viele Flugzeughersteller verzeichneten 2017 sogar Minderumsätze. Die verkauften Stückzahlen konnten zwar leicht erhöht werden, doch es wurden weniger teure Jets verkauft. Im Gegensatz zur allgemeinen Lage konnte Pilatus seine Position aber auf stabiler Höhe halten.

Das erste Jahr unter dem neuen Präsidenten Donald Trump kann man als positiv für die Geschäftsflugzeugindustrie werten. Die Ende Jahr noch durchgebrachte Steuerreform kann sich für die Eigentümer von Geschäftsflugzeugen positiv entwickeln. Auch die Politik des «America First» brachte Pilatus keine Nachteile. Mit dem Neubau eines grossen Endmontagewerks bei der Tochtergesellschaft Pilatus Business Aircraft Ltd in Broomfield in den USA hat Pilatus schon vor der Ära Trump ein deutliches Bekenntnis zum Standort abgelegt.

PILATUS KUNDENDIENST ERNEUT ZUVORDERST

Der Pilatus Kundendienst ist bereits preisgekrönt – und wird noch besser. Bereits zum 16. Mal schon landete Pilatus in der jährlich stattfindenden Umfrage der Fachzeitschrift Professional Pilot auf dem vordersten Platz seiner Kategorie. Nicht nur die Kunden bleiben Pilatus treu, Pilatus bleibt auch den

eigenen Ansprüchen und Zielsetzungen treu. Dazu gehören der Ausbau und die Weiterentwicklung des hervorragenden Kundendienstes. Schon länger liefen hinsichtlich der Markteinführung des PC-24 die Vorbereitungen für einen 24-Stunden-Support. Seit September ist der 24/7/365-Modus in Betrieb: Die Zeitverschiebung zwischen Stans in der Schweiz und Broomfield in den USA wird optimal genutzt und Kundendienst-Mitarbeitende teilen sich die Arbeit über die verschiedenen Kontinente und Zeitzonen. Gemeinsam mit dem Netzwerk der Autorisierten Pilatus Center steht den Kunden so jederzeit ein Expertenteam zur Verfügung.

DAS ORIGINAL BLEIBT DER PC-12

Mit dem PC-12 hat Pilatus seit 23 Jahren und mit über 1500 Auslieferungen ein einzigartig erfolgreiches Produkt in einer Marktnische. 2017 konnten weltweit 85 PC-12 NG ausgeliefert werden. Die Verteilung der Verkäufe auf die verschiedenen Kontinente und Länder ist stabil. Die Verkaufszahlen liegen fast überall im durchschnittlichen Bereich der letzten drei Jahre. Dass in den USA mit 46 Verkäufen vier PC-12 NG weniger verkauft wurden als ein Jahr zuvor und in Europa mit 24 Verkäufen vier mehr, darf kaum als Ankündigung eines neuen Trends verstanden werden. Der Euro ist gegenüber dem Dollar im gleichen Jahr um über 14 Prozent stärker geworden, was den PC-12 NG für die Euro-Länder tendenziell verbilligt hat. Das Gleiche gilt aber natürlich auch für alle anderen Flugzeuge, deren Preise in Dollar definiert sind.



Pilatus & Whitney Canada
PT6A-67P engine
Flat Floor

Passenger Door
330 ft³ Pressurized Cabin
Interior by BMW Designworks USA

Huge
53" x 52"
Cargo Door

#1 Rated Customer Service
Take-off Distance only 793 m
Exceptional Short Field Performance

Crafted in Switzerland

PILATUS
PC-12 NG
T-Tail

38°39'S, 143°5'E

«I've made it a point to push the limits in all aspects of my life. As I've grown as a person and business man I've set extremely high standards for myself. When it comes to aviation I follow the same set of rules. That's why I chose the PC-12 as my aviation partner in life. I live a life with no limits and the PC-12 has no limits. With my PC-12 at my fingertips the possibilities are unlimited.»

John Cassimus, Owner and Pilot



Sehen Sie, wieso John Cassimus auf den PC-12 NG setzt.
pilatus-aircraft.com/videos

Anlass zu grosser Freude war die Auslieferung des 1500. PC-12. Dieses Flugzeug ging an einen besonders treuen PC-12 Kunden von Pilatus: an den Royal Flying Doctor Service of Australia (RFDS Central Operations). Bereits vor 23 Jahren ging einer der ersten verkauften PC-12 an den RFDS.

Diese Treue ist nicht einfach Treue aus persönlicher Verbundenheit, es ist ein Zeichen, dass Pilatus mit dem PC-12 ein vielseitig einsetzbares und in jeder Hinsicht hervorragendes Flugzeug geschaffen hat. Pilatus ist es gelungen, mit gezielten Optimierungen, vor allem auch im elektronischen Bereich, dieses Flugzeug über 20 Jahre lang an der Spitze der Kategorie der einmotorigen Turboprops zu halten. Kann es einen besseren Beweis für die konzeptionelle und technische Qualität eines Flugzeuges geben? Das Original ist, trotz vieler Nachahmungsversuche, ganz vorne.

ZWEI LÄNDER MEHR AUF DER LISTE

Freude angezeigt ist immer auch dann, wenn ein weiteres Land zur inzwischen grossen Familie jener Länder stösst, in denen Pilatus Kunden PC-12

betreiben. 2017 waren es zwei neue Länder – beide in Europa: Zum ersten Mal konnte ein PC-12 Kunde in Schweden und einer in Weissrussland gewonnen werden. Letzterer übernahm gleich zwei Flugzeuge.

NACH LANGEM WARTEN ENDLICH DER RICHTIGE ENTSCHEID

Über viele Jahre hinweg hat sich die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) aus schwer nachvollziehbaren Gründen geweigert, einmotorige Turboprops für den kommerziellen Einsatz nach Instrumentenflugregeln freizugeben. In den meisten Erdteilen ist dies bereits seit vielen Jahren selbstverständlich.

Im Frühjahr 2017 haben sich die 32 europäischen Länder der EASA endlich geeinigt: Am 1. März erfolgte dieser längst überfällige und für Pilatus wichtige Entscheid doch noch. Nun kann der PC-12 auch in Europa gewerbsmässig unter Instrumentenflugbedingungen eingesetzt werden, sei es für Geschäftsreise-, Ambulanz- oder Frachtflüge. Bereits hat ein neuer PC-12 Operator in Frankreich von dieser neuen Regelung Gebrauch gemacht.

NACH 60 JAHREN WIRD DIE PRODUKTION DES PC-6 EINGESTELLT

Der Pilatus Porter PC-6 hat die Marke Pilatus weltweit berühmt gemacht. Das Mehrzweckflugzeug ist bekannt für seine extremen Kurzstart- und Landeeigenschaften sowie die aussergewöhnliche Zuverlässigkeit und wurde seit 1959 kontinuierlich in Stans gebaut. Damit gehört der PC-6 zu den am längsten produzierten Flugzeugen der Welt.

Im Jahr 2017 konnte allerdings nur gerade ein Pilatus Porter PC-6 verkauft werden. Pilatus hat sich entschieden, die Produktion dieses ehrwürdigen Flugzeugs anfangs 2019 definitiv einzustellen. Bis Mitte 2018 werden noch Bestellungen entgegengenommen. Das Interesse an den letzten Seriennummern ist da! Bestehende Kunden erhalten noch während mindestens 20 weiteren Jahren Support, damit der Einsatz dieses robusten Mehrzweckflugzeugs auch in Zukunft gewährleistet bleibt.

INVESTITIONEN IN DIE USA

Die US-amerikanische Tochtergesellschaft Pilatus Business Aircraft Ltd hat im Jahr 2016 begonnen, auf dem Rocky Mountain Metropolitan Airport in Broomfield, Colorado ein neues Endmontagewerk zu bauen. Der Bau ist weit fortgeschritten und wird im Verlaufe des Jahres 2018 fertiggestellt werden. Auch der Personalbestand ist vor allem im Hinblick auf den Markteintritt des PC-24 bereits spürbar erhöht worden. Als besonderer Erfolg der amerikanischen Tochtergesellschaft darf der Verkauf eines hochkomplexen PC-12 NG Spectre an einen US-Bundesstaat gewertet werden.

Unter den Autorisierten Pilatus Center, die den PC-12 NG verkaufen und betreuen, gab es einen besonderen Erfolg. Western Aircraft Inc. mit Sitz in Boise in Idaho ist das grösste und erfolgreichste im ganzen Netzwerk. 2017 konnte das Center mit 15 ausgelieferten PC-12 NG einen Höhepunkt erreichen.

«The Pilatus PC-12 has drastically improved my ability to conduct business in an efficient manner. My companies have multiple locations throughout the state of Pennsylvania and require multiple visits throughout the month to ensure their proper operation. Prior to the PC-12, I spent many days driving to these locations and missed out on countless hours of productivity and potential opportunities for growth. Owning the PC-12 has allowed me to do the two things I enjoy most, grow my business and fly.

Beyond the increased work efficiency, I have a true affection for this aircraft and its ability to fulfill my mission. I researched a variety of aircraft but none of them offered the speed, carrying capability, efficiency and ease of operation as well as the PC-12. The manufacturer's obsessive attention to detail and support of their aircraft made the choice easy. When it was time to trade in my first PC-12, I knew the only way to get a better aircraft was to get a newer model and now I proudly own my second PC-12.»

Larry J. Nulton, Ph.D., President, Nulton Diagnostic and Treatment Center and CEO, Peerstar LLC



38°25'N, 122°7'W



TAUSENDE WOLLFÄDEN ANKLEBEN, UM DIE LUFTSTRÖMUNGEN SICHTBAR ZU MACHEN.

Fliegen – ein Traum! Aber warum eigentlich fliegt ein Flugzeug? Es ist die Luftströmung über und unter dem Flügel, die den Auftrieb bewirkt – das A und O der Fliegerei. Die Strömung wird durch die Form des Flügels und die Geschwindigkeit bestimmt. Mit abnehmender Geschwindigkeit reißt die Strömung irgendeinmal ab. Genau diesen Vorgang gilt es genau zu kennen. Um die Strömung und den Strömungsabriss für das menschliche Auge sichtbar zu machen, werden Tausende von kleinen Wollfäden – in Handarbeit – an die Tragflächen, die Leitwerke und an den hinteren Rumpf geklebt. Sie bewegen sich dann beim Fliegen genau so, wie die Strömung sie mitnimmt. An diesen kleinen Fäden kann dann die Luftströmung beobachtet werden. Und – besonders wichtig – man sieht, wo der Strömungsabriss beginnt und wie er über die Tragfläche wandert.





46°30'N, 8°8'E

PROJEKT PC-24

DIE ZERTIFIZIERUNG IST TATSACHE

2017 wurde nur auf ein Ziel hingearbeitet – die Zertifizierung des PC-24. Und es hat geklappt: Am 7. Dezember haben die zuständigen Behörden, die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) und die Federal Aviation Administration (FAA), dem PC-24 die Typenzertifizierung offiziell erteilt. Damit war ein historischer Meilenstein in der Entwicklungsgeschichte des ersten Schweizer Businessjets erreicht. Die Zertifizierung des Super Versatile Jets ebnete den Weg für die ersten Kundenablieferungen.

Bereits im März 2017 hob der dritte Prototyp, der gleichzeitig den Serienstandard repräsentiert, zu seinem Erstflug ab. Die drei Prototypen konnten Ende 2017 auf total 1385 Flüge mit insgesamt 2230 Flugstunden zurückblicken.

SERIENAUFBAU PARALLEL ZUR ENTWICKLUNG

Das offizielle Entwicklungsprojekt konnte Ende 2017 abgeschlossen werden. Die noch ausstehenden und weiteren Produkteentwicklungen werden in einem «Post Certification»-Programm zusammengefasst, mit welchem der PC-24 seine vollen Fähigkeiten erreichen wird. Eine der grössten Herausforderungen für Pilatus

war, dass 2017 parallel zur Entwicklung des PC-24 die Serienproduktion aufgebaut und konkretisiert wurde. Es lagen schon vor der Zertifizierung 84 Bestellungen für den Super Versatile Jet auf dem Tisch. Ziel war, möglichst schnell nach der Zertifizierung das erste Kundenflugzeug zu übergeben. Und tatsächlich: Am 12. Dezember, nur fünf Tage nach der Zertifizierung, absolvierte der erste seriengefertigte PC-24 mit der Seriennummer 101 seinen Jungfernflug.

Gleichzeitig mit den Arbeiten für die Zertifizierung und dem Beginn der Serienproduktion wurde auch mit den Kundenspezifikationen begonnen. Für die meisten der Flugzeuge, welche 2018 ausgeliefert werden, konnten die Spezifikationen bereits 2017 mit den Kunden diskutiert, definiert und abgeschlossen werden. Im Frühling 2017 wurde dafür in Stans die Kundenzone ausgebaut. In diesen Bereich ist ein grosszügiger Showroom integriert, in dem Kunden zahlreiche Materialien für das Interieur des neuen Flugzeugs präsentiert werden können: von Sitzleder und Holz furnieren bis hin zu Metallkomponenten. Ein spezielles Lichtkonzept ermöglicht die Vorführung der Materialien in künstlichem sowie in natürlichem Licht.

BEREIT FÜR DAS TRAINING

Schon vor der Zertifizierung des PC-24 wurde mit der Ausbildung künftiger Techniker für den Unterhalt des Flugzeugs begonnen. Neben den schon länger eingeführten Schulungs- und Trainingskursen konnte im November 2017 das erste zertifizierte PC-24 Maintenance-Training durchgeführt werden. Dennoch: Das sicherste Flugzeug ist nicht sicher genug, wenn der Pilot es nicht versteht. In Zusammenarbeit mit Flight Safety International (FSI) wurde deshalb in Dallas der PC-24 Simulator entwickelt und gebaut. Er erhielt Ende 2017 seine Zertifizierung und ist bereit für die anstehenden Pilotenkurse.

DIE SUPPORTFÄHIGKEITEN WURDEN AUSGEBAUT

Um die Bereitschaft des Servicenetzwerks pünktlich zur Markteinführung des PC-24 sicherzustellen, wurden umfassende Analysen durchgeführt. Die daraus resultierenden Massnahmen wie die Beschaffung von Ersatzteilen und Werkzeug, die Bereitstellung der Infrastruktur sowie die Ausbildung des Unterhaltspersonals wurden weitestgehend abgeschlossen.

Die neue Kundendienstorganisation hat den Betrieb im September 2017 aufgenommen. Damit wurde eine neue Ära eingeläutet: Die Autorisierten Pilatus Service Center profitieren seit Herbst von einer weltweiten 24-Stunden-Verfügbarkeit des Pilatus Kundendienstes.

CRYSTALCARE™ – VOLLUMFÄNGLICHER SERVICE

Pilatus hat auf die Markteinführung des PC-24 ein spezielles «All-Inclusive»-Wartungs- und Unterhaltungsprogramm geschaffen: CrystalCare™. Dabei wird der PC-24 durch ein lokales Autorisiertes Pilatus Center kontinuierlich kontrolliert und technisch betreut. Der Kunde bezahlt dafür monatlich einen fixen Betrag. Im Oktober konnte mit dem PC-24 Erstkunden PlaneSense ein solcher Vertrag abgeschlossen werden.

POSITIVES ECHO VON AUSSEN

Das Besucheraufkommen und das Interesse am Schweizer Businessjet waren an beiden Messen, an denen der PC-24 zugegen war, gewaltig. An der EBACE in Genf, der wichtigsten Messe für Geschäftsflugzeuge in Europa, wurde im Mai erstmals der vollausgestattete PC-24 gezeigt. Kunden konnten den blauen Prototypen P03 das erste Mal betreten und von innen erleben. Alle Termine zur Besichtigung waren bereits im Voraus restlos ausgebucht. An der NBAA-BACE im Oktober in Las Vegas wurde der Prototyp P02 erstmals während der ganzen Show dem Publikum in den USA gezeigt.

KOMBINIERTE BUSINESS UNIT GENERAL AVIATION

Per Ende 2017 wurde die Projektorganisation PC-24, in der das Projektmanagement des PC-24 und die bisherige Produktion betreut wurde, aufgelöst und in die bestehende Business Unit General Aviation integriert. Dadurch können vor allem auch im Marketing, Verkauf und Kundenbetreuung positive Synergien geschaffen werden.



46°58'N, 8°23'E



EINE TRAGFLÄCHE BRECHEN, UM DIE AUSHALTUNG DER MAXIMALEN LAST ZU BEWEISEN.

Ein Flügel muss mehr aushalten, als er je ertragen muss. Die berechnete Maximallast entspricht 100 Prozent und wird «Limit Load» genannt. Der Flügel aber muss im Extremfall 150 Prozent aushalten, genannt «Ultimate Load» – und das über mindestens drei Sekunden. Er darf anschliessend deformiert sein, aber keine Risse oder andere Beschädigungen aufweisen. Für die Tests der PC-24 Tragfläche in einer Spezialanlage in Deutschland dauerte alleine die Vorbereitung ein halbes Jahr. Dann aber testete man bis in alle Details, auch die Materialermüdung, und schliesslich bis zum Bruch. Der Bruch wiederum darf nicht erst bei 200 Prozent Last erfolgen, sonst ist der Flügel zu steif und zu schwer, mit unvorstellbaren Nachteilen. Der PC-24 Flügel liess sich effektiv mehr als einen Meter nach oben biegen, bis er brach. Die zwei geforderten, simulierten Leben wurden im Ermüdungstest problemlos erreicht. Eine Punktlandung sozusagen.

OPERATIONS

HOHE ZIELE MIT VIELEN DOPPELBELASTUNGEN

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.

DER PC-24 IM FOKUS DER FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG

Im Jahr 2017 drehte sich in der Abteilung Forschung und Entwicklung vieles um die Zertifizierung des neuen Super Versatile Jets. Die drei Prototypen waren in unterschiedlichsten Testkampagnen während insgesamt 1100 Flugstunden auf der ganzen Welt unterwegs: Natürliche Vereisungstests in den USA, Kaltwettertests in Kanada und diverse weitere Zertifizierungsflüge in Europa standen auf dem Programm.

Neben dem PC-24 Programm wurden auch die anderen Pilatus Flugzeuge kontinuierlich weiterentwickelt. So wurde beispielsweise der PC-12 NG mit einem Wetterradar mit grösserer Reichweite ausgestattet. In mehreren Bereichen wurden zudem Zuverlässigkeitsverbesserungen vorgenommen und kundenspezifische Anforderungen weltweit umgesetzt. Auch der PC-21 wurde laufend weiterentwickelt. Dank diversen System- und Softwareentwicklungen konnten sowohl das Einsatzspektrum wie auch die Zuverlässigkeit des PC-21 Trainingssystems weiter verbessert werden.

OPTIMIERUNGEN IN DER SUPPLY CHAIN

Im Jahr 2015 wurde ein neues Logistikgebäude in Betrieb genommen und 2016 die Beschaffung umgestaltet und neu organisiert. 2017 galt es, die Logistikabläufe zu optimieren, die Organisation anzupassen und die Mitarbeitenden mit den neuen Prozessen vertraut zu machen. Die Integration der PC-24 Beschaffungsaktivitäten ins Tagesgeschäft und die Sicherstellung der termingerechten Materialversorgung für den PC-12 und den PC-21 erwiesen sich als grosse Herausforderung. Dabei hat sich gezeigt, dass sich die organisatorischen Anpassungen bewährt haben.

Im Hochregallager wurde ein Zweischichtbetrieb eingeführt. So konnte die Anzahl Rüstpositionen pro Tag um fast 50 Prozent erhöht werden. Weiter wurden im Bereich der Logistik diverse Qualitätsoptimierungen erreicht. Neu wurde ein umfassendes Artikel- und Transportschutzkonzept eingeführt und die neuen Gebäude wurden an den Routenzug angebunden. Dank diesen Massnahmen konnte der Materialbedarf des erhöhten Produktionsprogramms abgedeckt werden.

Die ICT brachte die gesamte Server- und Datenspeicher-Infrastruktur auf den neusten Stand. Im laufenden Betrieb wurden über mehrere Monate rund 320 Server und 350 Terabyte Daten auf die neue Infrastruktur verschoben. Zudem wurde der Grundstein für eine zentrale Plattform für die Dokumentenverwaltung gelegt.



VON DER ZEICHNUNG ZUM BAUTEIL

Die Kernkompetenzen der Fabrikation sind die Herstellung von komplexen Integralfrästeilen aus Aluminium, Titan und Stahl, die Blechverarbeitung sowie der Bau von anspruchsvollen Composite-Bauteilen. Weitere Stärken sind der Zusammenbau von Flugzeugstrukturen und kundenspezifische Lackierungen. 2017 leisteten in der Fabrikation 518 Mitarbeitende und 68 Lernende insgesamt 620 000 Produktionsstunden. Während rund 151 000 Maschinenstunden wurden in 55 000 Fertigungsaufträgen über 1,6 Millionen Bauteile hergestellt. Insgesamt 1200 Tonnen Aluminium-Plattenmaterial und 166 Tonnen Aluminiumbleche wurden verarbeitet – das Rohmaterial hatte einen Wert von über 16 Millionen Schweizer Franken.

Nachdem das 5-Achs-Fräsbearbeitungssystem 2016 in Betrieb genommen wurde, konnten 2017 bereits über 6000 Maschinenstunden geleistet werden. Die beiden Grossfräsmaschinen inklusive Automation liefen durchschnittlich mehr als 16 Stunden pro Tag. Auf dieser Anlage wird der gesamte Zerspanungsprozess für Bauteile bis vier Meter abgewickelt. In der gleichen Produktionshalle läuft zurzeit der Aufbau des zweiten 5-Achs-Fräsbearbeitungssystems für Bauteilgrößen bis 750 Millimeter. Die Inbetriebnahme erfolgt im ersten Quartal 2018.

Ende 2017 konnte das neue Oberflächenzentrum an die Produktion übergeben werden. In insgesamt zehn neuen Kabinen können Bauteile lackiert werden, die höchsten Kundenansprüchen genügen.



Ebenfalls wurde ein neuer Durchlaufofen installiert, auf welchem die Grundierung manuell oder mittels Lackierroboter appliziert wird.

Über die verlängerte Werkbank wurden Aufträge im Wert von über 31 Millionen Schweizer Franken ausgelagert. Dabei handelt es sich um Flugzeugbauteile, Rumpf- und Flügelstrukturen, Bemalungen von Bauteilen bis hin zur Konstruktion und Fertigung von komplexen Bauvorrichtungen.

PARALLELAUFGABEN IN DER MONTAGE

Die Herstellung und Auslieferung von 115 Flugzeugen war für Pilatus nichts Aussergewöhnliches. Dass aber die Serienproduktion eines neuen Produkts parallel zu dessen Entwicklungsabschluss startete und gleichzeitig diverse Produktionsprogramme für verschiedene Kunden von Trainingsflugzeugen liefen, war wirklich bemerkenswert.

Neben der Erhöhung des Personalbestandes mussten neue Prozesse, Werkzeuge und Vorrichtungen für die PC-24 Serienproduktion vorbereitet werden. Für die mittelfristig angepeilte Takterhöhung auf die jährliche Produktion von 50 PC-24 liegt die Herausforderung nun in der Optimierung der Produktionslinie.

Mitte 2017 konnte die neue Montagehalle 25 bezogen werden – früher als geplant und während laufendem Betrieb. Den rund 200 Mitarbeitenden stehen auf einer Fläche 8100 Quadratmetern moderne und helle Arbeitsplätze zur Verfügung. Der Fokus im Unterhaltsbetrieb lag 2017 neben dem laufenden Tagesgeschäft auf der Vorbereitung auf den PC-24 mit den damit verbundenen Dienstleistungen. Die Schwerpunkte bildeten die Qualifikation des Personals, der Aufbau eines 24-Stunden-Kundendienstes und die Adaption der Prozesse mit den entsprechenden Arbeitsmitteln.

2017 waren erneut diverse Mitarbeitende von Pilatus weltweit im Einsatz: im Rahmen von bestehenden Flottenunterhaltsverträgen oder zur Unterstützung der PC-24 Flugtestkampagnen.

DAS QUALITÄTSMANAGEMENT AUF NEUEM LEVEL

Das neu eingeführte Management-Handbuch enthält sämtliche gesetzlichen und normativen Anforderungen für das Qualitäts- und Sicherheitsmanagement für Pilatus. Von der Geschäftsleitung wurde das neue Handbuch als positive und zukunftsorientierte Massnahme bewertet. Auch vom Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL gab es positive Rückmeldungen. Zudem wurden 2017 die Grundlagen zur schrittweisen Zentralisierung des Qualitätsmanagements freigegeben. Die Umsetzung und Integration der Fachstellen erfolgt im Jahr 2018.

Ein weiterer wichtiger Schritt war die Implementierung einer Qualitätssoftware für Prozesse, Dokumente und Schulungen. Diese wurde per Ende 2017 abgeschlossen, sodass ab 2018 mit der Überarbeitung der bestehenden Prozesse gestartet werden kann. Dies ist ein wichtiger Schritt für das Übergangsaudit nach der neuen EN 9100:2016, welches im März 2018 ansteht.

UMWELTFREUNDLICHKEIT IN NEUEN GEBÄUDEN

Pilatus leistet schon seit langem einen aktiven Beitrag zur Umwelt. 2017 wurden umweltfreundliche und nachhaltige Entscheide von Pilatus insbesondere in den neuen und optimal konzipierten Gebäuden sichtbar. Für den Bau der neuen Montagehalle 25 wurde erneut ausschliesslich zertifiziertes Schweizer Holz verwendet. Auf dem Dach ebendieser Halle wurde eine Solaranlage mit einer maximalen Leistung von über 1000 Kilowatt installiert. Es ist die grösste Anlage im Kanton Nidwalden und produziert 820 000 Kilowatt Strom pro Jahr – damit könnten 200 Einfamilienhäuser mit Strom versorgt werden. Schon seit September 2016 ist eine kleinere Anlage auf dem Dach des Logistikgebäudes in Betrieb.

Die 7000 Quadratmeter Produktionsfläche des neuen Oberflächenzentrums 2 wurden auf einen optimalen Materialfluss und auf grösstmögliche Flexibilität getrimmt. Es wurde Wert auf die Wärmerückgewinnung gelegt: Die beim Lackieren erzeugte Abluft wird zurückgeführt und weiterverwendet. Zudem werden sämtliche neuen Anlagen und das Kühlwasser der Fräsmaschinen in den Produktionshallen über den neu aufgebauten Grundwasserkreislauf gekühlt.

EINE SPRENGTÜR EINBAUEN, UM DAS LEBEN DER TESTPILOTEN ZU SCHÜTZEN.

Sind Testpiloten tollkühne Männer? In der Vergangenheit mag das so gewesen sein. Mut brauchen diese Piloten auch heute noch. Sie fliegen ja ein Flugzeug, das noch nicht zertifiziert ist und sich vielleicht nicht ganz so bewegt, wie es errechnet wurde. Im aller-schlimmsten Fall gilt deshalb immer noch: das Flugzeug verlassen und versuchen, sich selbst zu retten. Zu diesem Zweck wurde beim PC-24 für die Hochrisikoversuche die Einstiegstür mit einer Plexiglastür ersetzt, die mit einer Sprengschnur rausgesprengt werden könnte. Der Pilot würde gleichzeitig nach hinten gezogen, sodass er sich durch die dann offene Tür hinausfallen lassen könnte – um dann mit Hilfe des Fallschirms sicher wieder den Boden zu erreichen.





PC

PILOT EGRESS SYSTEM

EXPERIMENTAL

PC-24
THE CRYSTAL CLASS



HOURS

313

189

502



46°58'N, 8°23'E

HUMAN RESOURCES

2000 VOLLZEITSTELLEN ÜBERSCHRITTEN

Im Jahr 2017 konnte zum ersten Mal die Marke von 2000 Vollzeitstellen gruppenweit überschritten werden. Aus über 6900 Bewerbungen in Stans resultierten 750 Einladungen zu persönlichen Gesprächen. Dank diesen Jobinterviews konnten neben den üblichen Abgängen rund 150 zusätzliche Stellen besetzt werden. Aus den Zahlen und Gesprächen kann festgestellt werden, dass Pilatus auf dem Stellenmarkt einen sehr guten Namen hat und ein renommierter Arbeitsgeber ist.

Immer noch liegt das durchschnittliche Dienstalter deutlich über zehn Jahren – ein tolles Indiz für die Arbeitgeberqualitäten von Pilatus. Auch die Pilatus Belegschaft im Ausland ist gewachsen, so etwa in Saudi-Arabien, in Australien und in den USA. Zudem konnte die Vertretung in Katar ausgebaut werden.

Pilatus ist auch intern international: Die Mitarbeitenden am Hauptsitz in Stans kommen aus 48 verschiedenen Ländern. Über 1000 Pilatus Mitarbeitende wohnen im Kanton Nidwalden, über 500 im Kanton Luzern und je 140 in den Kantonen Obwalden und Uri.

PERSONALENTWICKLUNG GROSS GESCHRIEBEN

Im Geschäftsjahr 2017 hat Pilatus über eine Million Schweizer Franken in die Bildung der Mitarbeitenden investiert. Neben diversen Fachausbildungen bietet Pilatus auch ein vielfältiges internes Aus- und Weiterbildungsangebot an. Über 300 Mitarbeitende haben von Kursthemen wie beispielsweise Projektmanagement, lateraler Führung oder professioneller

Sitzungsleitung profitiert. 2018 soll insbesondere die Führungsausbildung ausgebaut und gestärkt werden. Mit modularen Kursen sollen die Führungskräfte ihre individuellen Kompetenzen weiterentwickeln können.

VORBILDICHE KARRIEREFÖRDERUNG

Seit vielen Jahren legt Pilatus grossen Wert auf die Förderung des Nachwuchses. Über 1200 junge Leute haben seit 1942 ihre Berufsausbildung in Stans absolviert. An der Infoveranstaltung zur Berufsbildung, die von den Lernenden selber organisiert und durchgeführt wird und nun schon zum achten Mal in Stans stattfinden konnte, nahmen 350 Schüler und Eltern teil.

2017 standen 120 Lernende in elf verschiedenen Berufen in Ausbildung: Rekord! 30 Lernende konnten im Sommer ihre Lehre erfolgreich abschliessen. Rund die Hälfte der jungen Berufseinsteiger bleiben der Firma auch nach der Ausbildung treu. Im August haben 37 Lernende in Stans mit ihrer Ausbildung begonnen.

Neu bietet auch Pilatus Business Aircraft Ltd in Broomfield in den USA eine Ausbildung nach dem dualen Bildungssystem an. Drei Lernende haben im Sommer ihre Ausbildung gestartet.

Für ihr vorbildliches Ausbildungsprogramm ist Pilatus mit dem Nationalen Bildungspreis 2017 der Hans Huber Stiftung und der Stiftung FH SCHWEIZ ausgezeichnet worden. Dieser anerkennt das Engagement bei der Förderung des dualen Berufsbildungssystems in einem Unternehmen.



EIN HUHN AUS EINER KANONE SCHIESSEN, UM DIE FESTIGKEIT DER SCHEIBE ZU BELEGEN.

Für alle Flugzeuge lauert in der Luft eine natürliche Gefahr: Vögel. Das Aufschlagen eines Vogels auf ein Flugzeug kann sich verheerend auswirken. Kann das Flugzeug dabei so beschädigt werden, dass es absturzgefährdet ist? Der «Birdstrike Test» gibt Auskunft. Mit Druckluft wird aus einem langen Kanonenrohr ein Huhn – natürlich nicht mehr lebendig – auf das Flugzeug geschossen. Die Ausschussgeschwindigkeit entspricht dabei der Fluggeschwindigkeit des PC-24, womit der Zusammenprall des Huhns mit dem Flugzeug einem möglichen Zusammenprall in der Luft gleichkommt. Das Huhn wird auf die Flugzeugnase, auf die Cockpitscheibe und auf die Flügelrumpfverkleidungen geschossen. Entstehen dabei Schäden, muss der entsprechende Teil des Flugzeugs im Hinblick auf die Serienproduktion verstärkt werden.



WICHTIGE MEILENSTEINE ERREICHT

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

Im Hinblick auf die langfristige Ausrichtung der Airport Buochs AG wurden 2017 wichtige Meilensteine erreicht. Ende April wurde das umfassende Umnutzungsdossier mit Betriebsreglement, Umweltverträglichkeitsbericht und Lärm- und Hindernisbegrenzungskataster beim Bundesamt für Zivilluftfahrt eingereicht.

Unter Leitung des Kantons Nidwalden wurden die breit abgestützten Koordinationsgespräche zur Anpassung des «Sachplans Infrastruktur Luftfahrt» im Sommer durchgeführt und im Oktober abgeschlossen.

Nach intensiv geführten Diskussionen verabschiedete der Landrat im August mit einer Zweidrittelmehrheit den Objektkredit von zehn Millionen Schweizer Franken zur Erhöhung des Aktienkapitals zwecks Finanzierung der Ersatzinfrastruktur auf dem Flugplatz Buochs. Pilatus hatte ebenfalls zehn Millionen Schweizer Franken zugesichert. Nach einem emotional geführten Abstimmungskampf genehmigte das Nidwaldner Volk im November mit ebenfalls einer Zweidrittelmehrheit den Objektkredit.

ZUNAHME DER FLUGBEWEGUNGEN

Mit 18 121 Flugbewegungen wurde 2017 ein neuer Rekord im Flugbetriebsaufkommen erreicht. Die Zunahme gegenüber dem Vorjahr um 29 Prozent ist im Wesentlichen auf den guten Geschäftsgang von Pilatus zurückzuführen.

Der Anteil der Flugbewegungen von Pilatus stieg um 50 Prozent, was unter anderem auf die vielen Testflüge mit dem PC-24 zurückzuführen ist. Die Flugbewegungen der Schweizer Luftwaffe stiegen gegenüber dem Vorjahr um 66 Prozent. In absoluten Zahlen liegen diese mit 1844 Flugbewegungen auf deutlich niedrigerem Niveau als diejenigen von Pilatus. Die Segelfluggruppe verzeichnete ein Plus von zehn Prozent und die Geschäftsfliegerei kommt 2017 auf sechs Prozent mehr Flugbewegungen.

Die Flugsicherungsrechnung 2017 wurde durch die Zunahme des Flugbetriebs positiv beeinflusst und konnte unter Einrechnung der Bundesbeiträge ausgeglichen abgeschlossen werden. Die Erträge aus den terrestrischen Nutzungen infolge des teilweisen Rückbaus der Redundanzpiste sind wie erwartet zurückgegangen.

AUSBLICK 2018

Das Umnutzungsdossier, das überarbeitete Objektblatt «Sachplan Infrastruktur Luftfahrt» und der angepasste kantonale Richtplan werden 2018 alle gleichzeitig öffentlich aufgelegt und die Anhörungs- und Einspracheverfahren eingeleitet werden. Parallel dazu können die Planungsarbeiten für die Ersatzinfrastruktur aufgenommen werden, damit 2019 die entsprechenden Plangenehmigungsgesuche beim BAZL eingereicht werden können. Für eine langfristige und schweizweite Sicherstellung der Finanzierung der Flugsicherung soll in Zusammenarbeit mit dem BAZL und skyguide in naher Zukunft eine Lösung gefunden werden.



FLUGBEWEGUNGEN AIRPORT BUOCHS	2013	2014	2015	2016	2017
Pilatus Flugzeugwerke AG	5272	7129	6042	5472	8190
Airport Buochs AG	3082	3959	4250	4115	4353
Segelfluggruppe Nidwalden	3687	3692	3211	3394	3734
Schweizer Luftwaffe	1936	1541	404	1111	1844
Total	13 977	16 321	13 907	14 092	18 121

46°58'N, 8°24'E

STYROPORBLÖCKE ANBRINGEN, UM DAS FLUG- VERHALTEN BEI VEREISUNG ZU ERFAHREN.

Gewisse Teile des Flugzeugs sind durch Pneumatik oder durch Heissluft vor Vereisung bei nasskalter Umgebung geschützt. Andere Teile, darunter zum Beispiel die Nase und das Seitenruder, sind ungeschützt. Vereisung führt zwangsläufig zur Störung an der Aerodynamik. Wie verändert sich das Flugverhalten des Flugzeugs, wenn sich dort tatsächlich Eis bildet? Um das zu testen, klebt man an diesen Stellen möglichem Eis nachgeformte Styroporblöcke hin – zuerst kleine, dann immer grössere. Mit den simulierten Eisblöcken geht es in die Luft. Wenn die aufgeklebten Styroporeisblöcke zu keinen gefährlichen Veränderungen des Flugverhaltens führen, geht es in die Realität – ohne Styropor in eisige Konditionen.





ZAHLEN UND FAKTEN

PILATUS GRUPPE

DIE WICHTIGSTEN KENNZAHLEN DER PILATUS GRUPPE	2013	2014	2015	2016	2017
Umsatz (MCHF)	1014	1174	1122	821	986
Anzahl Flugzeuge	112	127	121	117	115
Bestellungseingang (MCHF)	410	561	1367	1087	1422
Bestellungsbestand (MCHF)	1817	1226	1470	1744	2167
Betriebsergebnis (MCHF)	145	200	191	89	135
Betriebsergebnis in % des Umsatzes	14.3	17.0	17.0	10.8	13.7
Cash-flow (Reingewinn und Abschreibungen, MCHF)	143	195	178	95	133
Cash-flow in % des Umsatzes	14.1	16.6	15.9	11.6	13.5
Investitionen Sachanlagen (MCHF)	18	36	42	49	54
Investitionen Zukunft, F&E (MCHF)	83	97	107	101	107
Betriebsergebnis vor F&E (MCHF)	228	297	298	190	242
Betriebsergebnis vor F&E in % des Umsatzes	22.5	25.3	26.6	23.1	24.5
Net Assets (MCHF)	163	210	324	398	534
Vorräte	688	754	639	485	647
Kundenanzahlungen	654	758	497	204	238
Anzahl Vollbeschäftigte	1752	1882	1905	1961	2113
AUSZUG AUS BILANZ	2013	2014	2015	2016	2017
Umlaufvermögen (MCHF)	1457	1768	1646	1259	1255
Anlagevermögen (MCHF)	117	140	173	214	349
Total Aktiven (MCHF)	1574	1908	1819	1473	1604
Fremdkapital (MCHF)	929	1113	870	520	541
Eigenkapital (MCHF)	645	795	949	953	1063
Total Passiven (MCHF)	1574	1908	1819	1473	1604
Eigenfinanzierung in % ¹	41.0	41.7	52.2	64.7	66.3

¹ Die PoC-Abgrenzungen sowie die Kundenanzahlungen werden brutto dargestellt (PoC = Percentage of Completion). Bei einem Netto-Ausweis würde ein Eigenfinanzierungsgrad von 69 % resultieren.

	2016		2017	
VERKAUFSUMSATZ BRUTTO	%	MCHF	%	MCHF
Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans, Schweiz ²	61.8	507.7	70.7	697.4
Pilatus Business Aircraft Ltd, Broomfield, USA	34.8	285.6	27.9	274.6
Pilatus Australia Pty Ltd, Adelaide, Australien	3.4	28.1	1.4	13.6
Total	100.0	821.4	100.0	985.6

² Konsolidierung über Pilatus Stans
 USD-Kurs 2017: 0.9846 / 2016: 0.9850
 AUD-Kurs 2017: 0.7547 / 2016: 0.7325

UMSATZ NACH ABSATZGEBIETEN	%	MCHF	%	MCHF
Europa	17.1	140.3	33.7	332.1
Amerika	35.0	287.2	29.2	288.4
Asien	29.7	244.0	20.4	200.6
Australien	14.8	121.6	14.8	146.1
Afrika	3.4	28.3	1.9	18.4
Total	100.0	821.4	100.0	985.6

UMSATZ NACH BUSINESS UNITS	%	MCHF	%	MCHF
Government Aviation (Trainingsflugzeuge)	42.0	345.1	54.4	536.1
General Aviation (PC-12 NG, ab 1.1.14 auch inkl. PC-6)	55.6	457.0	43.7	430.4
Andere (Flugzeugunterhalt, Zulieferungen)	2.4	19.3	1.9	19.2
Total	100.0	821.4	100.0	985.6

FLUGZEUGE IM UMSATZ ³	Anzahl Flugzeuge	Anzahl Flugzeuge
PC-12 NG	91	85
PC-21	14	28
PC-6	9	1
PC-9 M	0	1
PC-7 MkII	3	0
Total	117	115

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

	2016		2017	
MITARBEITENDE NACH BUSINESS UNITS	%	Vollbeschäftigte	%	Vollbeschäftigte
General Aviation	49.6	972	53.6	1133
Government Aviation	44.6	875	40.8	861
Andere (Flugzeugunterhalt, Zulieferungen)	5.8	114	5.6	119
Total	100.0	1961	100.0	2113

MITARBEITENDE NACH FUNKTIONEN	%	Vollbeschäftigte	%	Vollbeschäftigte
Produktion	50.1	982	52.1	1102
Entwicklung	19.0	373	17.9	378
Verkauf/Service	16.8	329	16.4	346
Logistik (inkl. ICT)	9.3	182	9.2	194
Administration	4.8	95	4.4	93
Total	100.0	1961	100.0	2113

MITARBEITENDE NACH FIRMEN	%	Vollbeschäftigte	%	Vollbeschäftigte
Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans, Schweiz	93.9	1841	94.1	1990
Pilatus Business Aircraft Ltd, Broomfield, USA	3.9	76	4.1	86
Pilatus Australia Pty Ltd, Adelaide, Australien	1.5	29	1.7	35
Pilatus Aircraft Industry (China) Co Ltd, Chongqing, China	0.7	15	0.1	2
Total	100.0	1961	100.0	2113

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



46°58'N, 8°23'E

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.



43°46'S, 170°8'E



Pilatus Flugzeugwerke AG

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

Pilatus Business Aircraft Ltd

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

Pilatus Australia Pty Ltd

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

www.pilatus-aircraft.com

**PILATUS**