"Entscheide sind erst richtig, wenn sie nachhaltig sind" : 70 Jahre Pilatus Flugzeugwerke AG

Autor(en): **Hug, Christian**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Nidwaldner Kalender**

Band (Jahr): **150 (2009)**

PDF erstellt am: **25.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1030004

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

70 Jahre Pilatus Flugzeugwerke AG

«Entscheide sind erst richtig, wenn sie nachhaltig sind»

Der grösste Arbeitgeber des Kantons feiert Geburtstag. Pilatus-Chef Oscar J. Schwenk spricht über Strategien, neue Arbeitsplätze und sein Bekenntnis zu Nidwalden.

Interview: Christian Hug
Bilder: zvg

«Meine Devise heisst: Kooperativ bis zum Entscheid.» Oscar J. Schwenk, Verwaltungsrats-Präsident der Pilatus-Flugzeugwerke.

Siebzig Jahre Pilatus Flugzeugwerke AG. Gratuliere!
Oscar J. Schwenk: Gratulieren Sie nicht mir, sondern den Leuten im Betrieb, die jeden Tag ihr Bestes geben. Ihre Beharrlichkeit und ihr Arbeiten-Wollen haben die Firma weitergebracht. Und auch den Kanton.

Als Nidwaldens grösster Arbeitgeber mit über 1200 Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen alleine in Stans prägt die Pilatus nicht nur die Wirtschaft unseres Kantons...
...sondern auch dessen Kultur. Früher, als es hier noch keine Autobahn gab, war Nidwalden eine Sackgasse im Weltgeschehen. Nur die Pilatus war eine Strasse nach aussen: Der Pilatus Porter wurde in 56 Länder verkauft, unsere Mitarbeiter mussten in diese Länder gehen und die Flieger dort zusammenbauen. Und als sie wieder nach Hause kamen, nahmen sie Eindrücke und neue Ideen aus diesen Ländern mit. Was all diese jungen Ingenieure, Monteure und Werber aus diesen Impulsen gemacht haben, prägte auch die Kultur unseres Kantons.

Und heute?
Gilt das nach wie vor. Der Einfluss der Pilatus auf die Kultur von Nidwalden hat sich sogar verstärkt: Mit der Autobahn sind auch Ingenieure aus der ganzen Welt zu uns gekommen, viele sind in Nidwalden geblieben. Sie prägen ihrerseits mit ihrem kulturellen Hintergrund die Kultur unseres Kantons.

Seit über 25 Jahren prägen Sie die Firma massgebend. 1979 haben Sie angefangen als Leiter Nebenbetriebe und Unterhalt, seit 1994 sind Sie geschäftsleitender Direktor. Sie gelten als bodenständiger, eigenwilliger und hartnäckiger Unternehmer. Und als der Mann, der die Pilatus gerettet hat. Wie führen Sie die Pilatus?
Jemand, der eine Firma führt, muss Visionen haben. Ich sage immer: Believe in the Magic of your

Dreams, glaube an die Magie deiner Träume. Genau das können wir: unsere Ideen umsetzen! Irgendwann wird aus der Vision eine Passion. Deshalb sehe ich mich nicht als CEO, sondern als CMO, als «Chief Motivation Officer», als oberster Motivierer. Wenn die Begeisterung fehlt, kommt auch nichts Gescheites dabei heraus.

Keine Strategie?
Natürlich braucht jede Unternehmung eine Strategie. Aber es ist genauso wichtig, diese auch richtig umzusetzen: Wenn man am Morgen etwas herausfindet, muss man das am Nachmittag umsetzen. Und das bedeutet Chrampf und viel Handwerk, man muss viele Leute an einen Tisch bringen und die Aufgaben verteilen.

Trotzdem sind Sie es, der letztlich die Entscheide fällt.
Richtig. Meine Devise heisst: Kooperativ bis zum Entscheid. Aber am Ende entscheide ich. Und ich bin auch dafür verantwortlich. Für alles, was man zähmt, trägt man ein Leben lang die Verantwortung. Wenn ich mich einmal entschlossen hab, will ich das mit allen Mitteln durchsetzen, notfalls sogar mit der Brechstange. Wenn das immer noch nicht klappt, gehe ich.

...wie Sie am Beispiel des PC-12, dem ersten zivilen Flugzeug der Pilatus, eindrücklich demonstrierten...
1985 fassten wir den Entschluss, dass die Zukunft der Pilatus alleine mit militärischen Flugzeugen zu unsicher ist. Deshalb wollten wir ein zweites Standbein in der zivilen Luftfahrt aufbauen. Eine eigentlich simple Erkenntnis, die aber nicht einfach umzusetzen war: Für die Entwicklung des PC-12 mussten wir 200 Millionen Franken investieren, bevor wir überhaupt den ersten Rappen damit verdienen konnten. Da können kleinste Fehlentscheide verheerende Auswirkungen haben...
Die Konzernleitung der Oerlikon Bührle Holding, der die Pilatus damals gehörte, wollte später das Projekt abbrechen. Sie glaubte nicht, dass es einen Markt für ein ziviles einmotoriges Turboprop-Flugzeug aus Stans gibt. Sie wollten das Geld einfach

Die Pilatus-Flugzeugwerke sind ein international erfolgreiches Unternehmen und der grösste Arbeitgeber im Kanton Nidwalden.

abschreiben und damit der Pilatus die Zukunft stehlen. Deshalb habe ich gekündigt.

Zwei Jahre später hat man Sie wieder zurückgeholt.
Die Zeit war bis 1989 reif geworden für den PC-12. Ich habe das Projekt «duregstiered». Und ich hatte Recht: Wir wurden vom Erfolg des neuen Fliegers förmlich überrollt.

Was haben Sie in diesen zwei Jahren gemacht?
Ich habe einen Landwirtschaftsbetrieb im Jura geführt und Angus-Rinder gezüchtet. Als ich zur Pilatus zurück ging, wollte ich eigentlich nur das Projekt PC-12 zu Ende führen und danach wieder zurück auf den Bauernhof. Aber dann kam der PC-21...

Zu dem kommen wir später. Wie treffen Sie Ihre Entscheide?
Mit Erfahrung und Bauchgefühl. Klar: Jeder Prozess muss zuerst reifen, und manchmal bereitet mir das natürlich auch Kopfweh. Aber irgendwann ist die Zeit für einen Entscheid gekommen, dann muss man innert Stunden klar sagen: Ja oder nein. Jeder Entscheid ergibt sich zu neunzig Prozent bei der Arbeit, in der Firma. Die restlichen zehn Prozent entwickeln sich zu Hause vor einem Feuer, wenn ich eine Nacht lang brüte.

Wie gehen Sie persönlich mit der Verantwortung um, Beschlüsse mit so nachhaltigen Auswirkungen zu fällen?
Ich bin ein risikofreudiger und entscheidungsfreudiger Mensch, das liegt in meinem Naturell. Man muss grundsätzlich gerne entscheiden wollen. Und es gibt ja auch eine Art Neunerproben für Unternehmer, mit denen ich alle Risiken und Möglichkeiten gegeneinander abwägen kann. Aber am Ende ist das nicht anders als bei einer Hausfrau, die einen neuen Kühlschrank braucht: Der muss einfach her, und irgendwie muss man das organisieren. Aber auch bezahlen können.

Ihren Bauernhof haben Sie noch immer. Es gibt Leute, die sagen, im Grunde seien Sie ein Bauer, der nebenbei eine Flugzeugfirma führt.
Als Student habe ich nach vier Semestern mein Philosophiestudium abgebrochen, weil ich die Bodenhaftung verlor. Das anschliessende Studium als Agronom war mir zu wenig exakt. Abgeschlossen habe ich schliesslich als dipl. Ingenieur. Ich muss breit fahren, um auf dem Boden zu bleiben. Deshalb führe ich den Bauernhof, seit 30 Jahren schon, mit meiner Familie, die sehr viel für diesen Hof tut. 76 Angusrinder, Mutterkuhhaltung, Zuchtbetrieb. Ein zertifizierter Biobetrieb auf 1100 Metern über Meer auf der Basis eigenen Rauhfutters. Ich mache auch noch andere Sachen nebenbei, aber darüber will ich nicht reden.

Gibt es Parallelen zwischen dem Wirtschafts-Unternehmer Schwenk und dem Bauern Schwenk?
Ja, die gibt's tatsächlich. Ein Unternehmer und ein Bauer organisieren sich zwar unterschiedlich... Aber beide müssen Entscheide fällen, die für viele Jahre nachhaltig sind.
Ich bin radikal für Nachhaltigkeit. Zu meinem Hof gehört zum Beispiel viel Wald. Das interessiert mich, ich arbeite gerne dort. Jedes Mal, wenn ich in den Wald gehe, muss ich für drei Generationen denken und planen, ich kann ja einen Baum nicht schon nach zwei Jahren fällen. Der Bauer hat also eine Verantwortung für sein Land und seine Tiere. Der Unternehmer trägt Verantwortung für das Geld, das ihm anvertraut wird, und für seine Mitarbeiter. Das bedeutet auch, all die unangenehmen Arbeiten sorgfältig zu erledigen. Denn erst, wenn man alle Hausaufgaben gemacht hat, kann man Entscheide fällen. Oder eben Bäume.

Umweltschutz und Nachhaltigkeit werden in der Pilatus entsprechend grossgeschrieben.
Ich habe mich ein Leben lang für die Umwelt eingesetzt. Wir stehen auch in der Pilatus gerade für das, was wir tun: Ich habe schon 1980 eine betriebseigene Industrie-Kläranlage durchgesetzt, die grundsätzlich alles klärt, was wir an Abwasser produzieren. Wir rezyklieren Abfälle radikal. Und ich habe alles, was mit Chemie zu tun hat, in ein Oberflächenzentrum zusammengelegt, wo alles sauber entsorgt werden kann.
Wir haben sogar Neubemalungen von Occasions-Flugzeugen aus unserem Dienstleistungsangebot gestrichen: Es wäre für uns zu teuer geworden, die Abfälle des Ablaugens sauber zu entsorgen. Klar, wir hätten natürlich auch irgendwo im Ausland viel billiger ablaugen lassen können, aber damit hätten wir die Umwelt bloss an einem anderen Ort als in

Der PC-21 ist nicht im eigentlichen Sinne eine Weiterentwicklung des PC-9, sondern als Turboprop-Trainer von Grund auf neu konzeptioniert.

Eine Halle für 16 Flugzeuge

Die neue Halle für die Endmontage des PC-12 ist eine der grössten Industrie-Holzbauten Europas und wurde ausschliesslich aus einheimischem Holz und mit einheimischem Handwerk erbaut. 200 neue Arbeitsplätze für Nidwalden wurden so geschaffen.

Gross, hell, umweltfreundlich und ohne Tragsäulen: Die neue Montagehalle bietet Raum für 200 Arbeitsplätze und sechzehn PC-12.

Mit dem Zivilflugzeug PC-12 landeten die Pilatus Flugzeugwerke AG einen weltweiten Grosserfolg: Bald waren die Auftragsbücher für die nächsten Jahre voll. Doch die Firma hatte ein Problem: Es war innerhalb des Betriebes kaum mehr Platz vorhanden, um die Produktion für den «Zwölfer» auszubauen. Es musste also dringend eine neue Montagehalle her. Und sie sollte, ganz im Sinne von Verwaltungsratspräsident Oscar J. Schwenk, ein klares Bekenntnis zum Standort Stans/Nidwalden sein.

Die Vorgaben der Pilatus waren klar und für das ausführende Bauunternehmen Bürli in Luzern knifflig: Die Halle musste Platz bieten für den Endausbau von sechzehn PC-12; sie musste aus einheimischem Holz und mit einheimischem Handwerk gebaut sein. Und die Bodenfläche musste frei bleiben, das heisst: Stützende Säulen waren Tabu.

Meisterleistung

Die Aufgabe war überaus anspruchsvoll, aber man fand eine Lösung: eine Montagehalle, 122 Meter lang, 61 Meter breit, 17,5 Meter hoch. Daran angegliedert sind helle Büros mit Sicht in die Halle und ein Besucherzentrum, das Platz für 200 Leute bietet. Insgesamt ist die Halle 72 Meter breit und hat seitlich gesehen die Form eines Flugzeug-Flügels. Acht Tragbalken überspannen die Montagehalle und sind im Büroteil verankert. Das Bauwerk ist somit eine der grössten Industrie-Holzkonstruktionen Europas.

Die einzigen Konzessionen, die man an die Vorlagen machen musste: Um die gigantischen Trägerbalken richtig zu verankern, war ein mit armierten Betonpfählen verstärktes Fundament nötig. Und weil kein Unternehmen in der Schweiz Tragbalken mit 61 Metern Spannweite herstellen konnte, erhielt eine Firma aus Deutschland diesen Auftrag. Das Holz allerdings stammt zur Gänze aus der Schweiz, grösstenteils aus Nidwalden, insgesamt wurden 2500 Kubikmeter Holz verbaut – eine Menge übrigens, die in den Wäldern unseres Kantons innerhalb von drei Wochen heranwächst.
Am 18. Juni 2007 erfolgte der Baubeginn. Nur ein knappes Jahr später, am 2. Mai 2008, konnte die Pilatus den fertigen Bau übernehmen, eine Woche später wurde die Montagehalle bereits in Betrieb genommen. Die Büros mit insgesamt 1400 Quadratmetern Fläche wurden im Juni 2008 bezogen.

200 neue Arbeitsplätze

Heute stehen auf der 7320 Quadratmeter grossen Fläche der Montagehalle permanent sechzehn PC-12 in Reih und Glied: letzte Arbeitsschritte zur Montage werden hier ausgeführt, Funktionstests gemacht, Bordsysteme eingestellt und das Kabineninnere sowie Spezialanfertigungen eingebaut. Insgesamt 200 Menschen aus verschiedenen Berufen arbeiten hier – allesamt neu geschaffene Arbeitsplätze für Nidwalden. Jährlich sollen hier hundert PC-12 fertig gestellt werden.

Christian Hug

Von der Seite her gesehen hat die Montagehalle die Form des Querschnitts eines Flugzeug-Flügels.

Stans verschmutzt. 2007 haben wir auf Holzschnitzelheizung umgestellt. Und auch die neue Montagehalle besteht ausschliesslich aus einheimischem Holz. Unsere Firma hat ein zertifiziertes Umwelt-Management-System: ISO 14001.

Umweltschutz kostet Geld. Wie bleiben Sie im Hochpreisland Schweiz im internationalen Markt konkurrenzfähig?
Mit absoluter Top-Qualität, weltweit bekannt als Swiss Quality, und dazu gehört eben auch eine saubere Produktion. Die Pilatus hat nur eine Chance, wenn sie in der Nische, in der sie arbeitet, weltweit die Nummer Eins ist. Und wir wollen ja auch anständige Löhne zahlen. Fünfzehn Prozent unseres Betriebsgewinnes gehen übrigens als Gewinnbeteiligung an die Mitarbeiter.

Das aktuellste Ihrer Top-Produkte ist der PC-21. Auch bei diesem Flugzeug gelten Sie als dessen Vater.
Als einer der Väter... Als wir Anfang der Neunziger dem amerikanischen Flugzeugbauer Raytheon die Lizenz erteilten, selber PC-9-Flieger herzustellen, gerieten wir in eine Notlage: Raytheon entwickelte den Flieger weiter, nannte ihn T-6A Texan II und wurde zu unserem grössten Konkurrenten.
Wir hätten damals natürlich unseren eigenen PC-9 einfach weiter verbessern können. Aber das hätte bloss zu einem Konkurrenzkampf geführt, der am Ende nur noch über den Preis geführt worden wäre. Und in so einem Wettstreit hätten wir, wie eben gesagt, schlechte Chancen.
Wir beschlossen deshalb, ganz von vorne anzufangen mit einem gänzlich neuen Konzept. 2002 feierten wir den Rollout des ersten Prototyps des PC-21. Es ist bis heute weltweit das modernste Trainings-System.

Wie funktioniert der neue Ansatz?
Sagen wir es so: Ein Kampfpilot fliegt heute eigentlich nicht mehr, das kann das Flugzeug inzwischen mehr oder weniger selber. Heute muss der Pilot vielmehr all die verschiedenen Systeme im Flieger beherrschen und bedienen können.
Wenn wir also genau diese verschiedenen Systeme in einem Turboprop-Flugzeug unterbringen, wird das Kampfflugzeug-Training nicht nur billiger – man kann auch fast alle Kampfflugzeug-Modelle

Volle Action, höchste Konzentration! Eine PC-9-Staffel beim Trainingsflug in den Schweizer Alpen.

mit dem PC-21 trainieren. Dazu kommen weniger Kerosinverbrauch, weniger Lärmemission, weniger Umweltbelastung. In Zahlen: Eine Flugstunde mit dem PC-21 ist 6,5 Mal billiger als beim Hawk und 60 Mal billiger als mit dem Eurofighter.

Kleine Zwischenfrage: Die Nummerierung der Flieger ist durcheinander geraten. Erst kam der Pilatus-Porter PC-6. Dann das PC-7-Trainingsflugzeug und schliesslich der PC-9. Dessen logischer Nachfolger wäre eigentlich der PC-10. Der heisst aber jetzt PC-21, derweil das Zivilflugzeug PC-12 heisst. Hat sich da jemand verzählt?

Tatsächlich hiess das erste Trainingsflugzeug der Pilatus, das es bis in die Luft schaffte P-2, das war 1945. Dessen Nachfolgemodelle wurden fortlaufend nummeriert, schafften es aber nicht alle über die Projektphase hinaus. Zwischen dem PC-7 und dem PC-9 gab es tatsächlich mal einen PC-8, aber auch der blieb schliesslich nur ein Projekt.

Nach dem PC-9 wollten wir eigentlich die Nummern 10 und 11 für Weiterentwicklungen des Neuners offen halten, deshalb wählten wir für die Entwicklung des Zivilflugzeuges die Nummer 12. Das sollte eigentlich nur ein Arbeitstitel sein, aber wir haben es schlicht verpasst, dem Flieger einen richtigen Namen zu geben. Irgendwann sprachen alle nur noch vom PC-12...

Und weil sich der neue Militärflieger so stark vom PC-9 unterscheidet, gaben wir ihm den Namen PC-21. Weil wir mit diesem Flieger ins 21. Jahrhundert aufbrachen.

Mit grossem Erfolg. Sie haben einmal mehr den richtigen Entscheid getroffen.

Ich sage, das ist das Glück des Tüchtigen. Es müssen ja viele Faktoren zusammenstimmen, das Team muss mitmachen. Und ich betone es gerne noch einmal: Entscheide sind erst richtig, wenn sie nachhaltig sind.

Aber es stimmt, wir sind heute in einer komfortablen Lage: Unsere Auftragsbücher für den PC-12 sind bis 2011 voll, wir konnten die neue Montagehalle bauen und so 200 neue Arbeitsplätze in Nidwalden schaffen.

Womit wir wieder bei der Bedeutung der Pilatus für den Kanton Nidwalden wären...
Das ist unser Beitrag an die Region. Wir sind nachhaltig. Deshalb bilden wir auch viele Lehrlinge aus. Das kostet uns viel Geld. Aber ich will, dass zehn Prozent der Belegschaft in Ausbildung sind. Und wir betreuen Studenten intensiv, wenn sie bei uns ein Praktikum absolvieren.

Eine unangenehme Frage, aber sie muss sein: Als Hersteller von militärischen Trainingsflugzeugen geraten Sie immer wieder zwischen die Fronten der Politik. Sie und die Pilatus sind nicht mehr nur den Pazifisten ein Dorn im Auge. Wie stehen Sie zu dieser Problematik?
Wenn die Initiative der Gruppe Schweiz ohne Armee angenommen wird, ist es hier vorbei mit uns. Der Bund müsste uns zwar noch zehn Jahre weiter entschädigen, aber was nützt uns Geld ohne Arbeitsplätze?

Sie haben auch schon damit gedroht, die Produktion ins Ausland zu verlegen.
Wir von der Pilatus brauchen eine unternehmerische Antwort auf die Diskussionen und Beschlüsse in Bundesbern. Wenn wir in der Schweiz keine Ausfuhrgenehmigung erhalten, müssen wir eine solche aus dem Ausland erwerben, und das heisst eben auch, im Ausland zu produzieren. Aber wir geben nicht auf. Ich bin auch hier ein Kämpfer. Wir wollen ja in Nidwalden bleiben: Ein besseres Bekenntnis zur Heimat kann man nicht machen als mit einer brandneuen Halle mit 200 neuen Arbeitsplätzen.

Immerhin: Wir dürfen in der Schweiz solche Themen öffentlich diskutieren.
Das ist für mich selbstverständlich. Aber wenn aus jahrelangen Diskussionen inklusive Volksabstimmung ein Gesetz entsteht, dann muss man sich auch daran halten. Man muss sich ja auch in anderen Angelegenheiten entscheiden: Entweder wir gehen in die EU oder nicht. Aber Zeugs zwischendurch geht nicht, denn Unternehmungen brauchen klare Rahmenbedingungen. Man sollte in der Politik wieder Konsense finden, man sollte sich

Blick ins Innere eines PC-12: Als Privatflieger ist er auf der ganzen Welt gefragt, er wird auch als Transport- und Ambulanz-Flugzeug eingesetzt.

aufraffen und sagen: Wir lösen die fünf wichtigsten Probleme in der Schweiz, und dann schauen wir weiter. Zu diesen fünf wichtigsten Problemen gehören für die Pilatus auch die Exportbedingungen – und zwar unabhängig von Parteipolitik.

Gehen Ihnen diese Diskussionen persönlich auf den Geist?

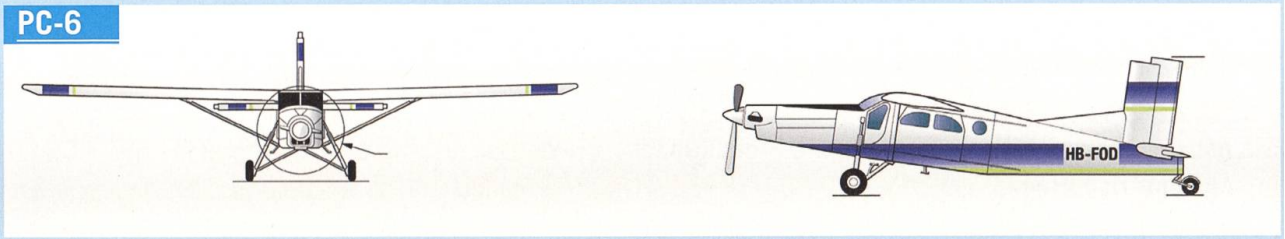
Ja, sehr! Ich rede gerne über Neues. Aber ich rede nicht gerne über immer das Gleiche. Ich habe zwar inzwischen ein dickes Fell, und ich bin keiner Partei angeschlossen. Aber wenn sich Leute anmassen, uns vorzuwerfen, was wir hier alles Schlechtes machen, ohne uns zu kennen, regt mich das auf. So kann man als Firma nicht funktionieren.

Wenn man beschliessen würde: In 10 Jahren müsst ihr schliessen – dann könnten wir einen entsprechenden Entscheid fällen. Aber das dauernde Hin und Her in diesen Diskussionen ist anstrengend. Und es schädigt vor allem unser Geschäft, denn so wissen unsere Käufer im Ausland irgendwann nicht mehr, woran sie mit uns sind.

Das war eine klare Antwort. Zurück zur Pilatus: Bahnen sich für die Zukunft neue grundlegende Entscheide an?

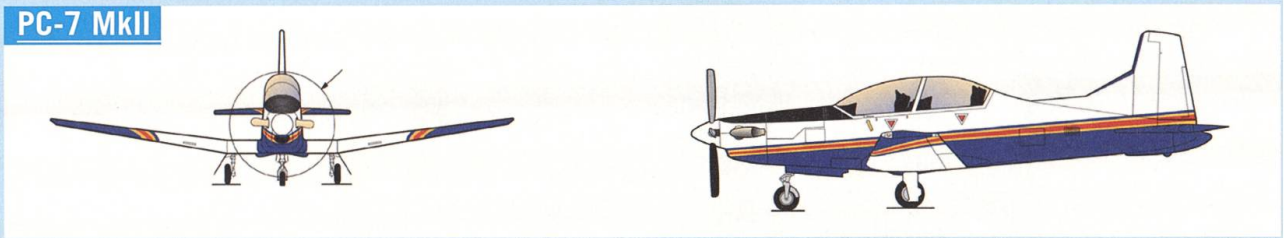
Nach dem PC-12 haben wir den PC-21 gemacht. Jetzt legen wir unser Schwergewicht wieder auf den zivilen Sektor, sprich auf die Weiter- und Neuentwicklung des PC-12. Der Rest ist Betriebsgeheimnis.

PC-6



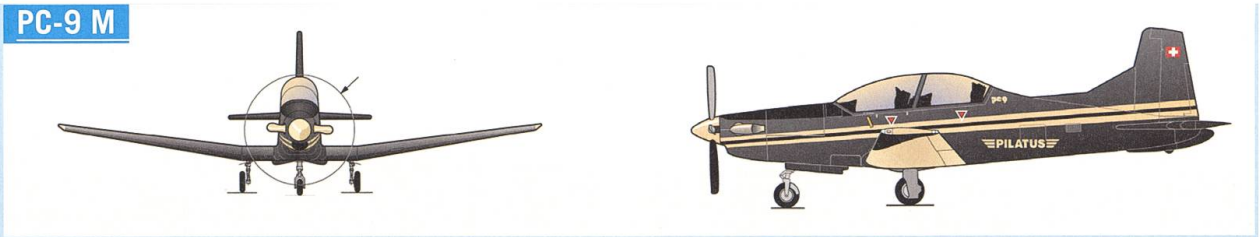
Länge:	10,90 m	Leergewicht:	1400 kg
Flügelspannweite:	15,87 m	Nutzlast:	1200 kg
Höhe:	3,20 m	Reichweite:	926 km
Startstrecke:	440 m	Maximal Flughöhe:	7620 m ü. M.
Landestrecke:	315 m	Höchstgeschwindigkeit:	232 kmh

PC-7 MkII



Länge:	10,14 m	Leergewicht:	1670 kg
Flügelspannweite:	10,19 m	Reichweite:	1500 km
Höhe:	3,26 m	Maximales Startgewicht:	2850 kg
Startstrecke:	415 m	Steiggeschwindigkeit:	14,42 m/sec:
Landestrecke:	674 m	Höchstgeschwindigkeit:	556 kmh

PC-9 M



Länge:	10,14 m	Leergewicht:	1725 kg
Flügelspannweite:	10,19 m	Reichweite:	1593 km
Höhe:	3,26 m	Maximales Startgewicht:	3200 kg
Startstrecke:	397 m	Steiggeschwindigkeit:	19,7 m/sec:
Landestrecke:	687 m	Höchstgeschwindigkeit:	593 kmh

PC-21

Länge:	11,23 m	Leergewicht:	2280 kg
Flügelspannweite:	9,10 m	Reichweite:	1333 km
Höhe:	3,74 m	Maximales Startgewicht:	4250 kg
Startstrecke:	725 m	Steiggeschwindigkeit	21,59 m/sec:
Landestrecke:	900 m	Höchstgeschwindigkeit:	685 kmh

PC-12 NG

Länge:	14,40 m	Leergewicht:	2974 kg
Flügelspannweite:	16,28 m	Nutzlast:	1036 kg
Höhe:	4,26 m	Reichweite:	2915 km
Startstrecke:	808 m	Maximale Flughöhe:	9144 m ü. M.
Landestrecke:	558 m	Höchstgeschwindigkeit:	519 kmh

Zum Schluss: Was fliegen Sie eigentlich persönlich?
Inzwischen nichts mehr. Fliegen ist eine sehr seriöse Aufgabe. Meine Aufgabe ist nicht das Fliegen, sondern das Führen.

Christian Hug ist freischaffender Journalist und Konzeptor in Stans. In seinem Zwischenjahr nach der Matura arbeitete er sieben Monate in der Pilatus. Er ist dann aber doch nicht Pilot geworden.

Mit gezielten Weiterentwicklungen bleibt der PC-7 weiterhin im Aufwärtstrend.