

Pilatus-Flugzeuge in aller Welt

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift**

Band (Jahr): **164 (1998)**

Heft 11

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-65385>

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.

Pilatus-Flugzeuge in aller Welt

ASMZ-Korrespondent

Pilatus-Flugzeuge haben sich auf allen fünf Kontinenten der Erde einen hervorragenden Ruf schaffen können. Überall, wo hohe Zuverlässigkeit, minimale Wartungskosten und überragende Flugeigenschaften verlangt werden, stehen Pilatus-Maschinen im Einsatz. Bis heute haben die Werke weltweit mehr als 1500 Flugzeuge an über 50 Staaten geliefert. Pilatus hat mehr Turboprop-Flugzeuge entwickelt und gebaut als irgendein anderer Hersteller der Welt.

Unmittelbar vor Beginn des 2. Weltkrieges wurden im Jahre 1939 die Flugzeugwerke in Stans gegründet. Weit-sichtige Industrielle taten sich hier zusammen, um technologische Spitzenprodukte «Made in Switzerland» herzustellen. Die erste in Stans entwickelte und in Serie gebaute Maschine war der Trainer P-2. In der Folge haben im Verlaufe der Jahre zahlreiche weltbekannte Trainings-, Arbeits- und Transportflugzeuge die Pilatus-Werkhallen verlassen.

Langjährige Erfahrung im Flugzeugbau

Der entscheidende Durchbruch gelang 1959 mit dem Flugzeug PC-6 Porter. Dieses STOL-Mehrzweckflugzeug erlangte in der Fachwelt durch seine exzellenten Flugeigenschaften und der absoluten Anspruchslosigkeit in Sachen Start- und Landepisten einen ausgezeichneten Ruf. Einen weiteren Meilenstein setzte Pilatus 1978 mit dem PC-7 Turbo-Trainer. Diese Maschine erlaubt die kostengünstige Ausbildung von Piloten und besticht durch Leistung und Manövrierfähig-

keit. Im Mai 1984 absolvierte der Pilatus PC-9 Advanced Turboprop Trainer seinen Erstflug. Das Pflichtenheft verlangte einen Trainer, der echte Jet-Simulationen ermöglichen sollte. Der PC-9 übertraf alle Erwartungen und wird unterdessen in diversen Luftstreitkräften als Trainer der neuesten Generationen eingesetzt. Die «Royal Australian Air Force» zum Beispiel lässt ihre PC-9 Trainer in Lizenz im eigenen Land fertigen. In Kooperation mit der Firma «Raytheon Aircraft» konnte sich Pilatus auch auf dem hartumkämpften US-Markt etablieren. Insgesamt sollen dabei in den nächsten Jahren 711 Flugzeuge vom Typ PC-9 MK II im Wert von rund 7 Mia US \$ in den USA gebaut werden.

1989 präsentierten die Pilatus Flugzeugwerke den PC-12: ein völlig neues und kostengünstiges Konzept im Bereich der einmotorigen Business- und Transportmaschinen. Bei der Version PC-12M handelt es sich um eine verbesserte Maschine mit einem vielfältigen Einsatzspektrum.

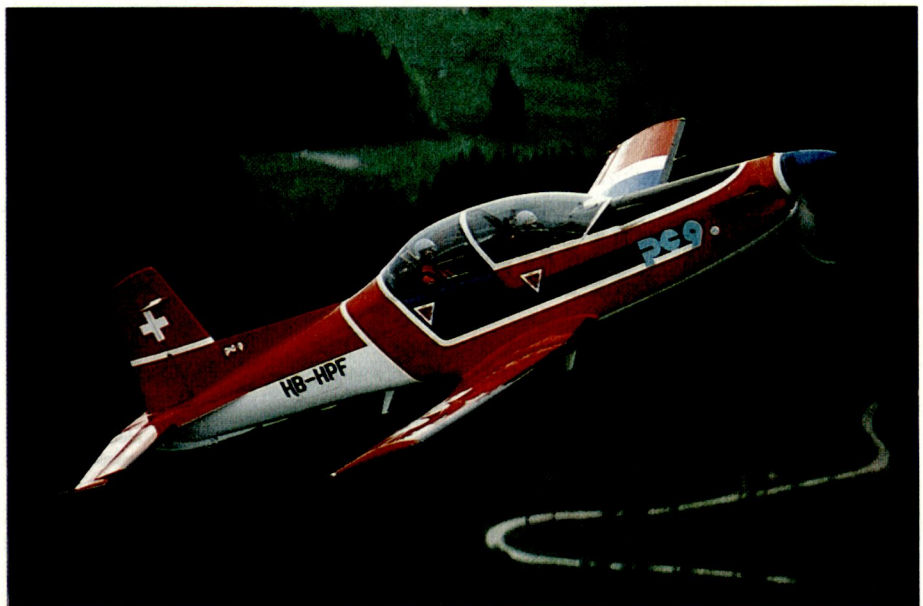
Neben der Entwicklung und Herstellung von eigenen Flugzeugen ist Pilatus auch bei der Überholung von

Maschinen der Schweizer Luftwaffe und von zivilen Helikoptern und Flächenflugzeugen gefragt. Zudem entstanden in Stans im Rahmen des Lizenzbauprogramms für die Schweizer Luftwaffe wichtige Bestandteile für Kampfflugzeuge sowie auch für das neu eingeführte Jet-Schulflugzeug HAWK. Auch beim Bau der Alouette-III-Helikopter waren die Pilatus Flugzeugwerke, die heute zur Oerlikon-Bührle-Gruppe gehören, massgeblich mitbeteiligt.

In jüngster Zeit engagiert sich dieser grösste Schweizer Flugzeughersteller vermehrt im Bereich der Forschung und in zivilen Projekten: Teile für den Airbus und andere Linienflugzeuge werden in Stans entwickelt und hergestellt.

Schwieriger Verkaufsmarkt

Insgesamt wurden im Jahre 1996 über 60 Flugzeuge ausgeliefert; im Jahre 1997 lag die Zahl nur leicht darunter. Die Hälfte davon wurde durch die «Business Unit General Aviation» vertrieben, die damit rund 35% zum Gruppenumsatz beigetragen hat. Der Umsatz konnte zum dritten Mal in Folge über der 300-Millionen-Grenze gehalten werden. Einmal mehr haben sich die nur schwer vorauszusehenden Schwankungen bei den Auftragseingängen bemerkbar gemacht. Insbesondere bei der «Business Unit Government Aviation» haben sich die Krisen im Raum Asien-Pazifik sehr stark ausgewirkt. Durch den zeitlich vorgezogenen Grossauftrag aus Kroatien konnte



Der Pilatus PC-9 Turbo-Trainer wurde in den letzten Jahren laufend weiterentwickelt und wird heute in diversen Ländern für die Pilotenausbildung genutzt.

der ausgesetzte Bestellungseingang aus Malaysia überbrückt werden. Dank der intensivierten Bearbeitung des Marktes in Osteuropa wurden weitere Verkaufserfolge in Slowenien verbucht.

Die erbrachten Vorleistungen und die intensive Promotion der PC-12M-Produktfamilie lösten auf dem Markt grosses Interesse aus. Die erste Governmentversion der PC-12 wurde an die südafrikanische Airforce verkauft, und damit konnte ein Durchbruch im Bereich der Regierungsflugzeuge eingeleitet werden. Für 1998 und die folgenden Jahre werden weitere Bestellungseingänge erwartet.

Der Absatz der Pilatus-Porter (PC-6) dürfte sich auch in den nächsten Jahren fortsetzen. Die Nachfrage erfuhr in den letzten Monaten durch diverse Bestellungseingänge eine markante Belebung. Die Weiterführung dieser Produktionslinie kann als erfolgversprechender Nischenmarkt bezeichnet werden.

Zukunftsperspektiven

Die letzten beiden Jahre waren auch für die Pilatus Flugzeugwerke geprägt durch die Krisen auf den Märkten im Fernen Osten sowie die allgemeinen Kürzungen der Investitionsbudgets bei den meisten Armeen. Dies hatte starke Auswirkungen auf den Auftragseingang und den Umsatz der Pilatus-Gruppe. Das Trainergeschäft lieferte auch im letzten Jahr wiederum den Hauptanteil für den Gruppenumsatz, wenn auch im Vergleich zu den Vorjahren reduziert. Bei der «Business Unit General Aviation» wurde der Ausbau des weltweiten Vertriebsnetzes forciert. Im November 1997 konnte in Stans der Roll-out des 100. PC gefeiert werden.

Im Rahmen der strategischen Zielsetzung wurde im April 1997 die im Flughafen Genf ansässige Firma «TSA Transairco SA» übernommen und in der Folge zügig in die «Business Unit Maintenance» integriert. Dadurch soll ein genereller Ausbau dieses Dienstleistungsbereiches zu einem dritten

Standbein erreicht werden. Die jüngste Tochtergesellschaft ist seit Januar 1998 auch offizieller PC-12-Vertreter für alle westlichen Länder Europas sowie für Nordafrika. Pilatusintern wurde das Jahr 1997 durch das Reorganisationsprojekt RENOVE geprägt, welches – zusammen mit der Einführung von SAP – auch im Jahre 1998 noch beträchtliche finanzielle und personelle Ressourcen absorbierte. Damit verbunden ist die organisatorische Neuorientierung in eigenständige «Business Units». Ein weiterer wichtiger Meilenstein in Stans war die Inbetriebnahme des Flexiblen Fertigungssystems (FFS). Diese Investition bringt erhebliche Zeit- und Kosteneinsparungen und widerspiegelt ein deutliches «Ja» von Pilatus zum Produktionsstandort Schweiz.

Mit der klaren Verwerfung der Waffenausfuhrverbots-Initiative im Juni 1997 hat die Mehrheit des Schweizer Stimmvolks diesen strategischen Entscheidung unterstützt sowie die Rahmenbedingungen für den weiteren Export militärischer Trainingsflugzeuge geklärt. ■

Demag. Name für Krane

Ein breitgefächertes Kranprogramm ermöglicht kostengünstige Lösungen für jeden Einsatzfall.

Hubwerke entsprechen den FEM-Berechnungsregeln für Serienhebezeuge, Lastkollektiv-Speicher als zukunftsorientierter Bauteil für kostengünstige Wartung.

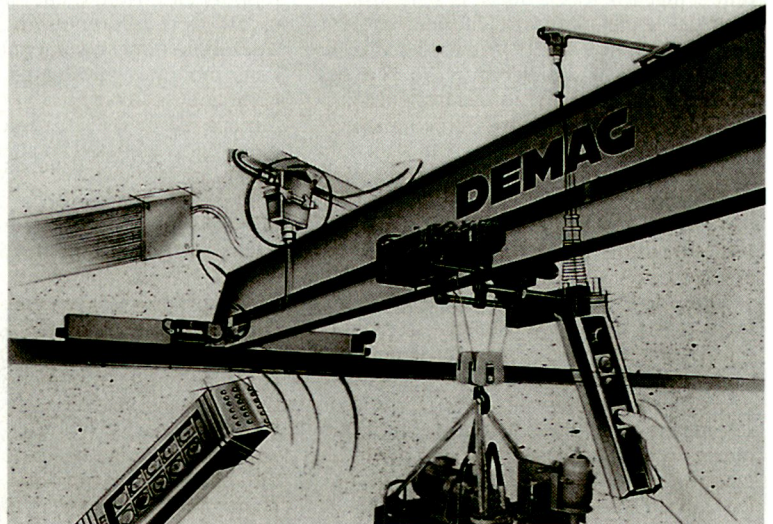
Leise Kranfahrwerke – Motor, Getriebe, Laufräder – als komplette, wartungsarme Baugruppen.

Steuerung manuell mit Kabel oder kontaktlos durch Funk oder ein modernes Infrarot-Handgerät, Typ «Dematik IR».

Dazu gibt es ein vielseitiges Zubehörsortiment wie: Wiege- und Lastmessenrichtungen, dem jeweiligen Transportgut angepasste Lastaufnahmemittel uam.

Übrigens – Kundendienst und Ersatzteile noch nach Jahrzehnten.

Verlangen Sie eine unverbindliche Beratung mit Offerte.



DEMAG
© Brun

m *engineering*
mannesmann
Dematik

Mannesmann Dematic AG
CH-8305 Dietlikon Bahnhofstr. 3
Tel. 01/835 11 11 Fax 01/835 13 23