

PILATUS FLUGZEUGWERKE AG

GESCHÄFTSBERICHT 2020



 PILATUS 

3	BERICHT DES VERWALTUNGSRATS
7	BERICHT DER GESCHÄFTSLEITUNG
13	GESCHÄFTSBEREICH GENERAL AVIATION
19	GESCHÄFTSBEREICH GOVERNMENT AVIATION
24	OPERATIONS
31	HUMAN RESOURCES
32	AIRPORT BUOCHS AG
36	ZAHLEN UND FAKTEN
39	MANAGEMENT
41	VERWALTUNGSRAT

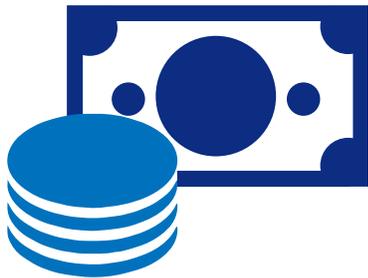
Folgen Sie uns auf Social Media



ZAHLEN UND FAKTEN

AUF EINEN BLICK

UMSATZ



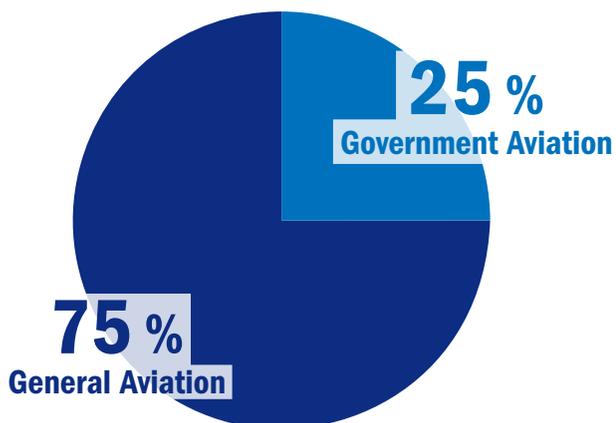
1116 MCHF

BETRIEBSERGEBNIS

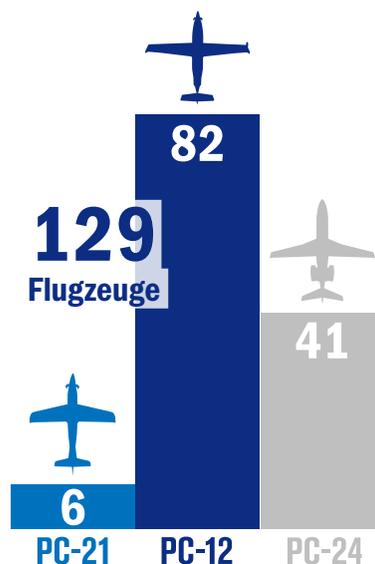


155 MCHF

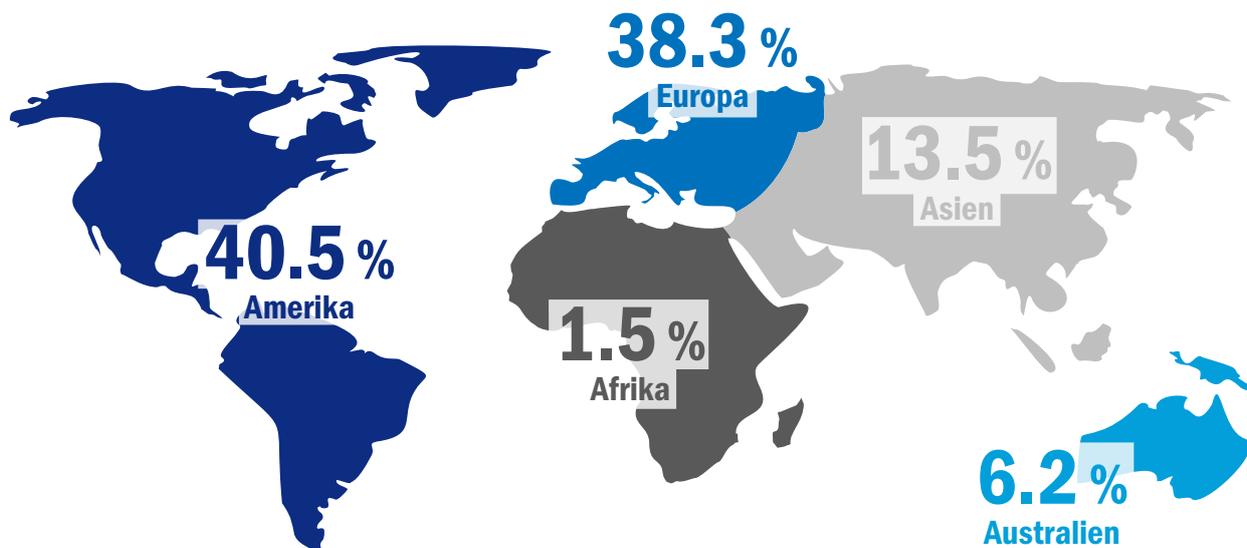
UMSATZ GESCHÄFTSBEREICHE



AUSGELIEFERTE FLUGZEUGE



UMSATZ ABSATZGEBIETE



BESTELLEINGANG



836 MCHF

BESTELLBESTAND



MITARBEITENDE



15.7 %
Frauen

50
Nationen

10
Dienstjahre

56.3 %
in der Produktion

134
Lernende

92.1 %
in der Schweiz

EIN SCHWIERIGES JAHR MIT BRAVOUR GEMEISTERT



Was für ein Jahr! Es gibt sicher kein Unternehmen dieser Welt, das in seinem Jahresrückblick nicht von der Corona-Pandemie und ihren Auswirkungen auf das Geschäft, auf seine Mitarbeitenden und auf ihre Angehörigen berichtet. Überraschend und mit einschneidenden Folgen in so vielen Belangen ist das Virus über die Welt gekommen. Pilatus kann sich hier nicht herausnehmen. Die Turbulenzen sind gewaltig und sie halten an.

Schwierig war und ist vor allem dies: unser reagierendes Umfeld hat in vielen Bereichen Fakten geschaffen, die uns immer auch getroffen haben. Entsprechend haben wir im vergangenen Jahr schnell, aber immer mit einer nötigen Grundflexibilität agiert. Wir haben unsere Variablen angepasst, genauso wie es ein guter Pilot machen würde. Wir – und damit meine ich wirklich alle in diesem

Unternehmen – haben viel geleistet, kühlen Kopf bewahrt und immer nüchtern weit vorausgeschaut. Dass wir dabei auf die in guten Zeiten vernünftig aufgebaute Liquidität haben vertrauen können, hat unsere Nervenstärke sicher noch gesteigert.

So konnten wir das Heft immer selber in die Hand nehmen: Wir hatten auf die Entwicklungen stets mindestens zehn Tage Vorsprung. Die Zutrittsschleuse mit dem obligatorischen Fiebermessen zum Beispiel führten wir früh ein. Ebenso die Maskenpflicht, die schon bald nötig wurde. Das Überwinden der plötzlichen Distanz zu den Kunden. Die Lösungen für zusammenbrechende Lieferketten. Ich kann an dieser Stelle gar nicht alle Aktionsfelder aufzählen und die Massnahmen beschreiben, die wir ergriffen haben.



Das neue Gebäude der Tochtergesellschaft Pilatus Australia Pty Ltd in Adelaide

Wir haben das alles definitiv gut gemeistert. Denn obwohl wir ein wirklich ganz besonderes Jahr hinter uns wissen, blicken wir auf eine Geschäftsperiode zurück, in der wir das gute Ergebnis des Vorjahres wiederholen können. Der Umsatz ist mit 1.1 Milliarden Schweizer Franken beinahe auf dem Niveau von 2019, das Betriebsergebnis ist mit 155 Millionen Franken sogar noch leicht besser. Das ist der beste Beweis für die gute Arbeit. Wir haben das schwierige 2020 mit Bravour gemeistert.

EINE PUNKTLANDUNG TROTZ SEITENWIND

Besonders freut mich, dass wir dieses besondere Jahr mit einer Punktlandung abgeschlossen haben. Am Silvestertag haben wir plangemäss das 129. Flugzeug in diesem Jahr übergeben. Das ist eine Leistung, die von unserem sehr guten Bestellbuch noch komplettiert wird. Im 2021 sind wir ausverkauft. Besonders unsere neusten Vorzeigeprodukte, der PC-12 NGX und PC-24, verkaufen sich enorm gut.

Es passt zum erfreulichen Bild, dass wir Ende des Jahres unseren insgesamt hundertsten PC-24 haben ausliefern dürfen. Unser Super Versatile Jet erfreut sich einer wachsenden Beliebtheit auf der ganzen Welt. Ich bin überzeugt, dass er zu den Gewinnern in der durch die Corona-Pandemie veränderten Welt gehören wird. Wir stellen fest, dass Unternehmen ihre «Flight Departments» wieder aufbauen und nicht mehr weiter reduzieren, wie dies vielleicht vor Corona Tatsache zu sein schien. Der Grund ist simpel: Der Wert der persönlichen Sicherheit und Flexibilität ist nochmals gestiegen. Der Schutz, den Privatflugzeuge bieten, ist gross. So wird ein als Luxusgut eingeschätztes Verhalten mehr und mehr zu einer gewöhnlichen Transportform, die Sinn macht und effizient und vernünftig angewendet werden kann. Die florierenden Sharing-Unternehmen, welche den Mitbesitz eines Flugzeugs ermöglichen oder dieses zur Miete anbieten, beweisen den aufsteigenden

Trend. Doch unsere wichtige General Aviation Business Unit ist nicht die einzige, die sich im 2020 hat freuen dürfen. Auch aus dem Geschäftsbereich Government Aviation gibt es Erfolgsmeldungen zu verzeichnen. Begeistert hat mich schon früh im Jahr, dass aus Spanien eine Bestellung für unseren PC-21 bei uns eintraf. Diese Januar-Order ist ein Durchbruch gewesen, für die wir lange und hart gearbeitet hatten.

Im Weiteren war es der Einzug in unser neues, firmeneigenes Gebäude am Flugplatz in Adelaide in Australien – nach vier Jahren Vorbereitung und Bauzeit – und dies alles noch budgetkonform!

DIE HERAUSFORDERUNGEN BLEIBEN

Wir können es drehen und wenden, wie wir wollen: Die schwierigen Umstände, mit denen wir im letzten Jahr zum ersten Mal konfrontiert worden sind, werden noch eine Weile andauern. Ob grosse Flugshows oder Marketingevents in absehbarer Zeit wieder physisch stattfinden können, ist schwer zu sagen. Ich bezweifle es. Im abgelaufenen Geschäftsjahr haben wir ihr Fehlen in der General Aviation wegstecken können. Wirklich erschwerend wirkt der Stillstand erst mit der Zeit. Einerseits vermissen wir die Delegationen, die uns bis Februar noch fast jeden Tag in Stans für Gespräche besucht haben. Andererseits reisen wir selber kaum mehr. Auf die Länge ist diese Situation nicht gut, und ich hoffe, dass wir bald wieder Bewegungsfreiheiten zurückgewinnen.

Um auch zukünftig erfolgreich zu sein, haben wir deshalb auch einen Dreijahres-Strategieplan initiiert, in dem wir das Vorantreiben unserer Arbeiten an neuen Technologien zu einem Ziel erklärt haben. Ein anderes Zielfeld stellen unsere Investitionen dar. Mit der weiteren Automatisierung des Strukturbaus zum Beispiel können wir die Effizienz steigern. Das ist weit über unser Unternehmen hinaus wichtig, denn die Effizienzsteigerung und der Effizienzerhalt sind entscheidende Hebel. Dank ihnen vermag der Werkplatz Schweiz künftig seine Konkurrenzfähigkeit sicherzustellen. Darauf setzen wir im Verwaltungsrat.

ENDLICH RECHTSSICHERHEIT

«Wir haben alles richtiggemacht», habe ich 2019 gesagt, als Pilatus von den Medien wegen angeblicher Verstösse gegen das Gesetz über die im Ausland erbrachten zivilen Sicherheitsdienstleistungen vorverurteilt wurde. Dagegen haben wir uns zur Wehr gesetzt und haben Unterstützung von verantwortungsvollen Politikern erhalten.

Zwischenzeitlich musste die Verordnung auf Druck des Parlaments dahingehend angepasst werden, dass Dienstleistungen im Zusammenhang mit bewilligten Exporten nicht mehr meldepflichtig sind. Und just zu Beginn 2021 hat das Bundesverwaltungsgericht die Beschwerde von Pilatus vollumfänglich gutgeheissen und die verhängten Verbote aufgehoben. Das Eidgenössische Departement für auswärtige Angelegenheiten EDA muss nun die Tätigkeiten von Pilatus im Ausland zugunsten unserer Kunden neu beurteilen. Ich bin zuversichtlich, dass das EDA den Auftrag vom Bundesverwaltungsgericht und vom Parlament verstanden hat und die Rechtssicherheit damit wiederhergestellt ist.

Sie sehen, wir haben einiges erlebt, und wir haben vieles vor. Wir haben gelernt, mit aussergewöhnlichen Herausforderungen umzugehen. Wie Ameisen arbeiten wir in wechselnden Teams, mit grosser Kraft und erstaunlichen Fähigkeiten. Es ist kein Zufall, dass wir in unserer begleitenden Story in diesem Bericht über diese beeindruckenden, phänomenalen Tiere schreiben. Wie sie wollen wir Hindernisse zusammen und mit eigenen Taktiken und Ideen überwinden. Das ist typisch für Pilatus – einer für alle, alle für einen!

Oscar J. Schwenk
Verwaltungsratspräsident





BERICHT DER GESCHÄFTSLEITUNG

WENIGER STARK VON DIESER KRISE BETROFFEN



Das Jahr 2020 war ein Wechselbad der Gefühle: wir wurden turbulent hin und her geschüttelt. Anfang des Jahres starteten wir mit Volllast, stellten zusätzliches Personal ein und bauten auf, nur um anschliessend jäh in die zwei Monate dauernde Kurzarbeit zu rutschen, bedingt durch die auch bei uns einsetzende Corona-Pandemie. Anfang März bereits haben wir begonnen zu konsolidieren. Wir setzten sofort einen Personalstopp um und bauten die brüsk abgebrochenen Lieferketten um. Früh realisierten wir, dass der Markt trotz allen Schwierigkeiten und Hindernissen lebte. Also investierten wir gezielt und begannen die gegensätzlichen Verwerfungen der Krise einerseits und die solide Marktnachfrage anderseits zu nutzen.

Die erstaunlichste Erkenntnis aus diesem Jahr war für uns schlussendlich die Gewissheit, dass wir zum ersten Mal seit mehr als 25 Jahren von einer der grossen, weltweiten Krisen nicht substantiell getroffen worden waren. Diese Entwicklung schenkte uns Vertrauen: Zwar agierten die Kunden während vier bis sechs Wochen zurückhaltend, doch danach kehrten sie mit einer umso stärkeren Nachfrage zurück. Unsere grösste Herausforderung war demnach nicht nur der Umgang mit der Pandemie an sich, sondern auch die Suche nach Antworten auf die unterbrochenen Lieferketten und die drohenden Verzögerungen in der Fertigung. Ich darf heute konstatieren, dass wir mit einer überzeugenden Leistung und einem überragenden Einsatz aller Beteiligten – Mitarbeitende, Kunden, Partner – diese Antworten liefern konnten.

Besonders schwierig für uns alle war die Situation im Lieferantenumfeld. Wir erlebten ein Jahr der Disruption. Während fast zweier Monate brach die Lieferkette fast komplett zusammen. Schlimmer noch, dass ab diesem Zeitpunkt viele Lieferanten uns nicht mehr zeitgerecht bedienen konnten und insbesondere die Qualität der Kaufteilkomponenten insgesamt abnahm. Wir kriegten die Schwierigkeiten unserer Partner in der Lieferkette hautnah zu spüren, standen damit aber im weltweiten General Aviation Geschäft nicht alleine da. Alle kämpfen noch heute mit denselben Problemen. Wenn noch ein Elementarereignis wie der Brand eines Werks bei einem unserer Triebwerkhersteller dazukam, wurde es richtig kompliziert. Wir erstellten eine neue Fertigungsplanung, überwachten die Situation permanent und kommunizierten noch mehr, als wir es sonst bereits tun.

Dank diesen bis heute andauernden Massnahmen sind wir solid unterwegs. Wir halten stand, zum Beispiel in der Government Aviation, in der wir die fehlenden Kundenkontakte aufgrund der Reiseeinschränkungen besonders spüren. Es ist schwierig und dauert länger ohne direkten Austausch mit Regierungskunden über Evaluations- und Kaufentscheide diskutieren zu wollen. Fortschritte in grösseren Projekten sind unter diesen Umständen schwer vorherzusagen. Dennoch sind wir in der richtigen Spur, das Bestellbuch ist für PC-12 und PC-24 im 2021 vollumfänglich gefüllt.

TROTZ DER KRISE VIELE HÖHEPUNKTE

Spezielle Höhepunkte waren die Lieferung nach Alaska oder die Erstflüge der schwedischen Flugzeuge – alles Ambulanz PC-24. Die Auslieferung der Spectre an Irland, diese speziell als Überwachungsflugzeuge ausgerüsteten PC-12, freute mich besonders. Ebenso der Trainer-Vertragsabschluss mit Spanien für den PC-21. Oder die zwei PC-24, welche die Luftwaffe Katars Ende 2020 bestellt hat. Das absolute Highlight jedoch war die enorme Nachfrage nach unseren Flugzeugen im Bereich der General Aviation. An diesen Höhepunkten können wir anknüpfen, denn es erwartet uns ein Rekordjahr in fast jeder Beziehung: Die prognostizierten Zahlen der Flugzeugauslieferungen und des Finanzresultats lassen es erahnen. Wir werden die Lieferantenprobleme in den Griff bekommen und mit weiteren Massnahmen im Personalbereich unsere gut qualifizierten Leute halten und neue Spezialisten verpflichten können. Technologisch werden wir wichtige weitere Schritte nach vorne machen und im Bereich der Investitionen Voraussetzungen für zukünftige Projekte schaffen.

STETIGE INNOVATION ALS SCHLÜSSEL DES ERFOLGS

Wie passen diese Aussagen von Schwierigkeiten und Unvorhergesehenem mit unserem Geschäftserfolg von 2020, aber auch mit dem sich abzeichnenden von 2021 zusammen? Die Antwort ist einfach: Wir hatten in der Vergangenheit unsere Hausaufgaben gemacht und das Unternehmen mit viel Engagement, Erfahrung und mit eingespielten Teams durch die Krise manövriert.

Unsere Kernaufgabe war es schon immer, innovative, robuste und zuverlässige Produkte herzustellen und weltweit zu verkaufen. Die Folgen daraus liessen sich 2020 besonders gut ablesen. Unsere Weiterentwicklung – der PC-12 NGX – schlug im vergangenen Geschäftsjahr ein. Der NGX ist der weltweit erste Turboprop seiner Klasse, der mit elektronischem Propeller- und Triebwerksteuerungssystem sowie automatischer Schubregelung fliegt. Mit ihm konnten wir die kontinuierliche Erfolgsgeschichte des PC-12 im letzten Jahr spektakulär fortschreiben und an die letzten essentiellen Entwicklungsschritte von 2016 oder 2008 nahtlos anknüpfen. In den Vorführungen überzeugte das Flugzeug mit seinem effizienten Antriebssystem, der verbesserten Avionik und dem rundum erneuerten Interieur und sorgte damit für einen unglaublichen «Wow-Effekt».

Wir wollen weiterhin viel Energie und Aufwand in die Entwicklung von neuen Technologien investieren. Das taten wir auch 2020. Wir testeten neue Composite-Bauteile, wir verbesserten die Avionik weiter und arbeiten daran, das Gewicht unserer Flugzeuge zu reduzieren. Und wir begannen mit neuen Designentwicklungstools zu experimentieren und so weiter in die Digitalisierung vorzudringen. All das verbesserte unsere Produkte, aber auch die Qualität unserer Prozesse.

WIR WOLLEN NOCH BESSER WERDEN

Wir bleiben dran, denn wir sehen verschiedene Gebiete, in denen wir innovativer und besser werden können. Beim PC-24 zum Beispiel – bei unserem Super Versatile Jet – stützen wir uns auf eine enorme Nachfrage, müssen jedoch im Bereich der Zuverlässigkeit und der Dienstleistungen wesentlich zulegen. Hier haben wir die an uns selber gestellten hohen Anforderungen noch nicht erreicht. Wir werden 2021 die notwendigen Massnahmen umsetzen, die Reputation verbessern und die Abläufe optimieren. All dies um die hohen Kundenerwartungen an ein Schweizer Qualitätsprodukt zu erfüllen.

Wir alle haben 2020 als Team enorm viel geleistet. Die Rechnung ist aufgegangen und unsere Mitarbeitenden werden einmal mehr mit bis zu 1.5 zusätzlichen Monatslöhnen am finanziellen Erfolg partizipieren.

Wir glauben im 2021 noch besser zu werden, mit oder ohne Turbulenzen der anhaltenden Corona-Pandemie.



Markus Bucher
Chief Executive Officer



Ein Unternehmen im Kleinformat

Ein Ameisenhaufen ist nicht selten über einen Meter hoch und hat einen Umfang von vier Metern und mehr. Eine von Menschenhand gebaute Pyramide ist im Vergleich dazu ein «Nichts». Um den Hügel anzulegen, tragen die winzigen Tierchen Erde und Pflanzenteile zusammen. In kühlen Gegenden häufen die Ameisen Tannen- oder Fichtennadeln darüber an, damit das Nest und der Nachwuchs vor Kälte geschützt sind. Der Wohnbereich der Ameisen ist aber etwa doppelt so gross wie der sichtbare Teil, das Nest ragt also mindestens noch einmal so tief ins Erdreich.

Im Inneren des Ameisenhaufens geht es nicht wild durcheinander, wie man sagen könnte. Alles ist genauestens organisiert. Die Königinnen haben ihre Kammern in der Mitte des Hügel. Die Räume für Eier, Larven und Puppen sind streng getrennt.

Die Nesteingänge werden geschlossen, wenn es regnet oder kalt wird. Und wenn es ihnen zu warm wird, aktivieren sie ihre Klimaanlage: Sie öffnen ihren Bau an mehreren Stellen und lassen die alte Luft entweichen und neue hereinkommen. Um den Bau im Frühjahr möglichst schnell wieder aufzuheizen, nehmen sie draussen ein ausgiebiges Sonnenbad und heizen damit ihren Körper auf und geben die Wärme dann im kalten Nest wieder ab.

Wenn das kurzfristige Überleben mit Hilfe des Bauwerks gesichert ist, verfolgt jede Ameise als Ziel das langfristige Wachstum. Das Ameisenvolk denkt nicht in Quartalszahlen, sondern die Entwicklungsstrategien sind stets auf Generationen angelegt.





Poolhurst Aviation have been Pilatus customers since 2009 having previously operated two new PC-12 NG aircraft. The company transitioned to a new PC-24 in October 2020 and it has exceeded our expectations. The increased capability of the PC-24 allows us to better service our company needs and also the needs of our charter clients. The ability to cruise at 45,000 feet above the weather and reach our destinations sooner, whilst still accessing unimproved runways, is a definite advantage that we are now able to bring to market.

Neil Waterman, Chief Pilot, Poolhurst Aviation Pty Ltd



Sehen Sie, was Poolhurst Aviation über den PC-24 sagt
pilatus-aircraft.com/videos

24



HERVORRAGEND TROTZ ALLEM

Eine Erkenntnis überstrahlt im letzten, für alle komplizierten Geschäftsjahr, alles und bestätigt eine alte Weisheit: Das Beste und das Schönste in der Fliegerei sind die Menschen, mit denen man zu tun hat. Wie sich alle Mitarbeitenden der Pilatus Gruppe in der Schweiz, in den USA und in Australien zusammen mit all jenen aus unserem globalen Verkaufs- und Support-Netzwerk ins Zeug gelegt haben, ist aussergewöhnlich. Trotz den schwierigen Bedingungen – unter anderem viele abgesagte Air Shows – haben sie Tag für Tag neue Lösungen für unsere Pilatus Kunden gesucht und finden können. Diese Anstrengungen und die umgesetzten Massnahmen haben uns in der General Aviation auch in diesem Jahr hervorragende Resultate beschert. Das lässt sich am wirkungsvollsten bei der Zahl der ausgelieferten Flugzeuge ablesen.

Unsere 82 PC-12, die wir an unsere Kunden abliefern konnten, sind angesichts der Umstände eine stattliche Zahl. Besonders erfreulich ist in diesem Zusammenhang die gelungene Markteinführung des PC-12 NGX. Wir konnten unser Erfolgsprodukt, von dem wir bis zu Beginn des letzten Geschäftsjahrs bereits mehr als sagenhafte 1700 Flugzeuge verkauft hatten, nochmals entscheidend verbessern und auf ein neues Technik-Level hieven. Wir hatten den PC-12 NGX im Herbst 2019 als «The best time to fly the best is now» angekündigt – und wir vermochten Wort zu halten. Heute gilt er in Fach- und zufriedenen Kundenkreisen schlicht als das bisher beste einmotorige Turboprop-Geschäftsflugzeug, das unter anderem mit einer smarten Avionik-Technologie und elektronischer Triebwerkssteuerung – eine Weltneuheit in diesem Marktsegment – ausgerüstet ist. Es verwundert deshalb nicht wirklich, dass das Händlerinventar zum jetzigen Zeitpunkt ausverkauft und der Bestellstand für 2021 enorm solide ist.

DEN 100. PC-24 AUSGELIEFERT

Einen Meilenstein haben wir beim PC-24, unserem Super Versatile Jet, geschafft. Knapp drei Jahre nach der ersten Auslieferung haben wir das 100. Flugzeug an einen Kunden aushändigen dürfen. Per Ende 2020 hatte die PC-24-Flotte über 33 500 sichere Stunden in der Luft verbracht. Sie hebt inzwischen auf allen Kontinenten der Welt ab. Das 100. Flugzeug ging an die Jetfly Aviation, und ist als Geschäftsreiseflugzeug im Einsatz. Insgesamt konnten wir im letzten Jahr 41 PC-24 ausliefern. Dass der PC-24 sich inzwischen als hervorragendes Werkzeug für Ambulanzeinsätze weltweit einen Namen gemacht hat, ist kein Geheimnis mehr. Der Royal Flying Doctor Service of Australia macht es vor und fliegt aktuell deutlich mehr als 100 Stunden pro Monat Einsätze mit ihren PC-24 und hilft tagtäglich Menschen in Not. Seit anfangs 2020 operiert auch das North Slope Borough Such- und Rettungsdepartement aus Alaska einen Ambulanz PC-24 im nördlichsten Gebiet der USA.

Mehr als erfreulich ist aus heutiger Sicht, dass wir zum Teil bereits bis ins Jahr 2022 unseren maximalen Bestellbestand erreicht haben. Dennoch halten wir unser Orderbuch selbstverständlich und wie seit über einem Jahr weiterhin offen und werden es auch nicht mehr schliessen.

Den schönen Abschluss machte 2020 eine Bestellung aus Indonesien. Der Kunde orderte die definitiv letzten fünf PC-6 aus der Neuproduktion. Bei Auslieferung dieser Maschinen wird bei Pilatus eine seit 1959 anhaltende Produktionsgeschichte zu Ende gehen. Der legendäre Pilatus Porter ist damit eines der am längsten produzierten Flugzeuge weltweit und wird, dank unserem bewährten Kundendienst noch viele Jahre weltweit im Einsatz stehen.

Ein weiteres Highlight im Jahr 2020 fand «Down Under» statt. In Adelaide konnten wir mit unserer Tochtergesellschaft, der Pilatus Australia Pty Ltd, in unser neues, firmeneigenes Gebäude einziehen. Damit sind wir noch näher am Kunden und können unsere bewährten Dienstleistungen vor Ort garantieren.

GESCHÄFTSFLIEGEREI DANK CORONA IM AUFWIND

Es versteht sich von selbst, dass gerade in einem Jahr wie dem abgelaufenen, nicht alles so gelang, wie wir uns das für den Optimalfall vorgestellt hatten. Manchmal waren wir diejenigen, die mit neu gesetzten Bedingungen umgehen und kreative Wege finden mussten, manchmal waren die Schwierigkeiten auch hausgemacht. Sehr schnell war uns klar, dass die Corona-Pandemie die Geschäftsfliegerei in der Pilatus Klasse bürokratischer und umständlicher machen würde. Der plötzlich einzuschlagende Umweg über Online-Wege und damit nicht über die bewährten physischen Kontakte hatte zur Folge, dass es komplizierter wurde. Für unser Unternehmen bedeutete das in vielen Fällen einen Mehraufwand. Auf der Kundenseite jedoch wurde dieser durch die steigende Attraktivität unserer Produkte mehr als wettgemacht. Viele unserer Kunden schätzen ihren PC-12 oder PC-24 heute in den Pandemiezeiten umso mehr: Die Flugzeuge und die damit verbundenen Reisearten entpuppten sich als resistente und effiziente Verkehrsmittel während der Corona-Pandemie.

STÄRKERE PRÄSENZ IN DEN USA

Wir wollen auch in diesem Jahr die Werte Zuverlässigkeit, Werterhaltung und Vielseitigkeit hochhalten, womit wir die gute Reputation von Pilatus aufgebaut haben. Auch deshalb gehen wir davon aus, dass der PC-12 und PC-24 weiterhin von einer sehr starken Position im Markt profitieren werden. Auf der einen Seite stehen wir mit unseren ausgefeilten, innovativen Produkten und unserem erfahrenen, engagierten globalen Support-Netzwerk, auf der anderen Seite das knappe Angebot an Neuflugzeugen und die gestiegene Nachfrage. Das lässt uns optimistisch in die Zukunft blicken, auch wenn uns das Corona-Virus und seine Folgen noch einige Zeit erhalten bleiben. Gerade in derartig unsicheren Zeiten verkörpern die Pilatus Flugzeuge als Geschäfts-Tool die gesuchten sicheren, zuverlässigen Antworten. Es ist nur logisch, dass wir unsere Spuren an unseren Standorten verstärken. So planen wir, mit einem neuen Lackierwerk bei unserer Tochtergesellschaft in den USA unsere Präsenz zu erhöhen und effizienter zu werden.

Wir bleiben trotz Turbulenzen sicher auf Kurs. Das letzte Jahr, in dem wir trotz Corona so zahlreiche Neuflugzeuge abgeliefert haben, ist ein weiterer Beweis, dass wir es können.

 *The PC-24 has exceeded our expectations. We are extremely pleased with its performance. The ease of operation and its unique capabilities make it one of the best aircraft for our needs.*

Will Robertson, Chief Pilot North Slope Borough Search and Rescue







Eine Ameise alleine gibt es nicht

Ameisen leben und überleben immer nur in Gruppen. Und alle wissen das. Die Hauptmasse eines Ameisenstaates wird durch Arbeiterinnen gebildet. Aussendienst-Ameisen schaffen Futter heran, Ammenameisen kümmern sich um die Aufzucht der Larven und Puppen und bringen sie an die wärmsten Plätze im Bau, damit sie sich gut entwickeln können. Arbeiterinnen können in ihrem Magen die Nahrung speichern und später entweder an andere Ameisen verfüttern oder selbst verwerten. Und Soldatinnen übernehmen die Verteidigung des Nestes – kompromisslos und ohne Pause.

Und in jedem dieser kleinen Königreiche leben mehrere Königinnen, die nur damit beschäftigt sind, Eier zu legen und so ständig für Nachwuchs zu sorgen. Der Schlüssel dazu ist die Ameisenkönigin, die durch Parthenogenese geboren wird – sie vermehrt sich also selbst. Sie existiert nur für die Kolonie, um ihre Bevölkerung und ihr Überleben zu garantieren. Sie verlässt nie das Nest und wird ausserordentlich gut geschützt.

Ameisen besinnen sich auf ihre eigenen Stärken und Fähigkeiten. Es geht nicht darum, sich anderen Arten anzugleichen, sondern stets spezifische Lösungen zu suchen, was wiederum im Sinne aller ist und das Überleben des Individuums und des Volkes sichert. Da Ameisen stets mit Schwierigkeiten rechnen, sind sie auf Krisen gut vorbereitet und können schnell und effektiv darauf reagieren.

« As General Officer Commanding of the Irish Air Corps, I was delighted to accept delivery of the Pilatus PC-12 into service in April 2020. The PC-12 had been chosen as a multi-role aircraft for the Irish Air Corps, capable of operating in ISR, passenger, cargo and air ambulance roles. The aircraft has proven itself to be reliable, robust and versatile, delivering a new level of capability to the Irish Defence Forces, rendered all the more evident due to the impact of COVID. As we build confidence in the aircraft and develop its new roles, I have no doubt that the PC-12 will live up to its well established track record, delivering capability both at home and abroad. I look forward, over the coming years and decades, to building on the relationship that we started with Pilatus almost twenty years ago.

Brigadier Rory O'Connor, General Officer Commanding, Irish Air Corps



GESCHÄFTSBEREICH GOVERNMENT AVIATION

PC-21 SETZT SICH IN EUROPA DURCH

Wir waren mit einem ersten Vollerfolg ins Jahr gestartet: Im Januar durften wir mit der spanischen Luftwaffe, der Ejército del Aire, einen Vertrag für den Kauf von 24 PC-21 unterzeichnen, der auch das notwendige Trainings-Equipment wie Simulatoren miteinschloss. Damit gelang es uns, nach viel Vorbereitungs- und Verhandlungszeit unseren Fussabdruck in Europa mit einer weiteren renommierten Luftwaffe merklich zu erweitern. Dass der Erstflug des ersten spanischen PC-21 bereits im Dezember des letzten Jahres – also weniger als ein Jahr nach Vertragsunterzeichnung – stattfand, erfüllte die ganzen Teams verdientermassen mit Stolz. Im Beisein einer spanischen Delegation fand in Stans der Rollout des ersten Flugzeuges statt. Rück- und vorausblickend dürfen wir heute konstatieren, dass die Produktion der geordneten PC-21 und der Simulatoren nach Plan verläuft. Wir werden voraussichtlich in der zweiten Hälfte des Jahres 2021 die ersten Trainingsflugzeuge an Spanien ausliefern können.

Daneben ging uns weitere Arbeit auch nicht aus: Die französische Luftwaffe hatte einen dritten PC-21 Simulator bestellt. Noch Ende 2020 wurden ausserdem die ersten PC-21 der Schweizer Luftwaffe im Rahmen des Werterhalt-Programmes nach Stans für die Modifikation überflogen.

DURCHBRUCH IN EUROPA MIT PC-12 SPECTRE

Im Oktober gingen erstmals drei PC-12 NG Spectre nach Europa: die irische Luftwaffe, das Irish Air Corps, setzt die einmotorigen, speziell ausgerüsteten Flugzeuge für Überwachungs- und Transporteinsätze ein. Vorab im April lieferten wir bereits einen PC-12 NG mit neun Passagiersitzen für Spezialtransporte an das Irish Air Corps – wohlgermerkt nach nur knapp einem Monat nach Bestellungseingang! Irland brauchte den kostengünstigen

PC-12 unter anderem für den schnellen Transport von Corona-Tests in die Labore. Eine durchaus reife Leistung von Pilatus!

Spannendes tat sich im Bereich des PC-24, mit dem wir erneut bei einer Luftwaffe Fuss fassen konnten. Dies dank der Vertragsunterzeichnung im November mit der Luftwaffe Katars, der Qatar Emiri Air Force, über zwei PC-24. Die Luftwaffe Katars ist nebst der Schweizer Luftwaffe die zweite, die PC-24 einsetzen wird. Inbegriffen ist ein fünfjähriger Support-Vertrag zur technischen Unterstützung der Flugzeuge vor Ort. Die Luftwaffe beabsichtigt mit den PC-24 Pilotenausbildung zu betreiben und will die Flugzeuge zudem für VIP-Transporte verwenden.

Ebenfalls nach Plan verläuft die Produktion der sechs PC-24 für die KSA – die Swedish Air Ambulance. Diese orderte die Flugzeuge inklusive einer medizinischen Ausstattung, welche durch einen auf Ambulanz-Interieurs spezialisierten Schweizer Partner eingebaut wird. Alle sechs Flugzeuge werden im Jahr 2021 nach Schweden ausgeliefert.

WICHTIGES STANDBEIN KUNDENDIENST

Im Kundendienstbereich schnitten wir ebenfalls besser ab als erwartet. Wir konnten das kontinuierliche Wachstum aus den Vorjahren im 2020 weiterführen, dies in erster Linie dank der Betreuung und dem Unterhalt von Kundenflugzeugen in klar definierten Auftragsverhältnissen.

Bei unseren PC-21 Kunden erreichten wir eine kontinuierliche Zufriedenheit. Vor allem erfüllten wir die Zielsetzungen der Flugzeugverfügbarkeit bei allen Kunden vollumfänglich.

In Australien erwarten uns aktuell Veränderungen aufgrund der Ablösung der PC-9: der leistungsorientierte Supportvertrag für die 49 PC-21 kommt jetzt voll zum Tragen. Darüber hinaus konnten wir 2020 zahlreiche Unterhaltsverträge mit unseren weiteren langjährigen Kunden verlängern. Diese Vereinbarungen umfassen unter anderem Ersatzteil- und Reparaturlieferdienste, technische Publikationen und die Beantwortung von technischen Anfragen.

Im Bereich Training blieben wir ebenfalls nicht stehen. Wir führten viele Neuerungen und Updates im Bereich der bodenbasierten Trainingssysteme bei bestehenden Flotten ein. Zudem demonstrierten wir ausgewählten Kunden neue Technologien im Bereich der virtuellen Realität sowie interaktive «Wallboards». Insgesamt führten wir 85 Trainingskurse durch: 58 für Kunden sowie 27 für Pilatus interne Zwecke. Von den 85 Kursen boten wir sieben als Online-Training an. 503 Teilnehmende liessen sich diese Lektionen nicht entgehen und absolvierten so einige der insgesamt angebotenen 428 Kurstage.

SCHWIERIGE VERLÄUFE GAB ES AUCH

Es klänge seltsam, wenn gerade in einem Jahr wie 2020 nicht auch Dinge schwierig verlaufen wären. Die anhaltenden Exporteinschränkungen durch EU-Staaten machten uns das Leben nicht leicht. Einschneidender aber waren der Unterbruch der Lieferketten und der Rückgang der Transportkapazitäten aufgrund der

Corona-Pandemie und ihrer Folgen. Sie konfrontierten uns mit neuen Herausforderungen. Wir waren gefordert, unsere Kunden trotz allem rechtzeitig bedienen zu können. Die Absagen von Flugzeugmessen und Flugshows wirkten sich ebenfalls negativ aus. Nur gerade Anfang Jahr konnten wir in Kuwait an der einzigen Airshow des Jahres teilnehmen. Dazu passte auch, dass unser eigener Event, das Trainer- und Operators-Symposium TOPS 2020, abgesagt werden musste. Dieser für uns interessante Anlass, welcher in der Regel alle drei Jahre stattfindet und unseren wichtigsten Kundenevent im Militär-Bereich darstellt. Wir mussten lernen, mit viel weniger persönlichen Kontakten zu Kunden umzugehen. Und obwohl wir wie alle im vergangenen Jahr auf Flugshows verzichten mussten, konnten wir dennoch ausgewählte Evaluationen und Demonstrationen mit einzelnen Kunden stattfinden lassen.

Dass generell auch die Anzahl der geflogenen Flugstunden der Kundenflugzeuge sank, war logisch. Die Zahl der Flugstunden, der Trainings und der Kurse sank aufgrund der Corona-Restriktionen erheblich. Doch mit alldem vermochten wir umzugehen. Auch deshalb wagen wir für 2021 einen positiven Geschäftsausblick. Der PC-21 ist äusserst erfolgreich am Markt und setzt sich weiter kontinuierlich durch. Und wir stehen für die angestiegene Nachfrage nach PC-12 und PC-24 für Regierungskunden bereit.

◀ Our Pilatus PC-21 trainer fleet has been the backbone of our Pilot Training System for the past 6 years. Based on this good experience, we have decided to use the PC-24 to provide advanced training to our multi-engine crews, and also for VIP transportation.

General Eisa Rashid Al-Mohannadi, Qatar Emiri Air Force Academy Commander



25°9'1"N | 51°30'2"W

Durch Zufall zum Optimum

Obwohl ihre Gehirne winzig sind, entwickeln Ameisen kollektive Aufgaben von bemerkenswerter Komplexität. Es ist, als ob die Summe der Gehirne von Tausenden von Ameisen das Gehirn eines überlegenen Tieres bilden würde. Doch welche Mechanismen verwenden sie, um beispielsweise das Sammeln von Nahrung zu koordinieren? Die Antwort gibt ein mathematischer Begriff – der «Random Walk», oder anders gesagt der Zufallsweg. Dank dieses einfachen Algorithmus konzentriert sich eine ausreichend grosse Gruppe von Ameisen auf Wege minimaler Länge zwischen dem Ameisenhaufen und den Nahrungsquellen. Die Ameisen schlagen von Zeit zu Zeit zufallsmässig abrupte Richtungsänderungen ein und ermöglichen so die Erkundung von neuen Orten, ohne in einer bestimmten Region gefangen zu sein. Dieses ausgeklügelte Suchmuster optimiert die Wahrscheinlichkeit, Nahrung zu finden und damit zu überleben. Die gleiche effiziente Formel wird heute in der Softwareentwicklung angewendet und zeigt sich beispielsweise in neusten Logistik-Prozessen.

Auf ihren Wegen geben die Ameisen aus besonderen Drüsen Duftstoffe auf den Boden und Gegenstände am Wegesrand ab. So finden Ameisen mühelos wieder zum Nest zurück. Diese Duft-Spur wird von allen verstanden und bedingungslos befolgt. So kann die Spur den Arbeiterinnen beispielsweise den Weg zu einer besonders ergiebigen Futterquelle weisen. Andere Duftstoffe verwenden die Ameisen zur Warnung: hat eine Ameise eine Gefahr entdeckt, gibt sie einen Alarmduftstoff ab, der alle anderen warnt.





OPERATIONS

MIT TEAMWORK DURCH DIE PANDEMIE

ENGINEERING

Trotz Corona und den entsprechenden Restriktionen in vielen Ländern konnten alle Kundenanforderungen durch die Unit Forschung und Entwicklung erfüllt werden. Dies dank eines grossen Teamgeistes und viel Durchhaltevermögen. Namentlich führte der Flugdienst alle Flugoperationen im Rahmen von Kundenauslieferungen trotz ausserordentlichen Herausforderungen bei der Flugplanung erfolgreich durch. Es konnten mehrere Produktverbesserungen und neue Werksoptionen für alle Produkte zugelassen werden.

Für den PC-24 war dies die abschliessende Zertifizierung für den Einsatz auf Graslandebahnen und auf nassen Schotter- oder Sandpisten. Verbesserungen gelangen unter anderem beim digitalen Wetterradar oder im «Future Air Navigation System Datalink». Ausserdem konnten wir verschiedene Verbesserungen bei der Avionik- und «Utility Management»-Software – der Systemsoftware des PC-24, umsetzen. Im Rahmen der Technologieentwicklung gelang ein grosser Schritt in Richtung der Zulassung von innovativen Verfahren zur Herstellung von sicherheitsrelevanten Bauteilen aus Kohlefaserverbundwerkstoffen.

Dass der PC-12 NGX erfolgreich in Dienst gestellt werden konnte, war ebenfalls ein grosser Verdienst des Engineerings. Intensiv wurde auch an der Verbesserung der Systemzuverlässigkeit insbesondere des PC-24 gearbeitet sowie die Resistenz gegen Korrosion erhöht.

Diese Aktivitäten werden mit hoher Intensität weitergeführt mit dem Ziel noch robustere und widerstandsfähigere Produkte für unsere Kunden bereitzustellen, welche jederzeit und in herausfordernden Bedingungen einsatzbereit sind.

Beim PC-21 wurden die Wartungsintervalle und die Lebensdauer verlängert. Das Management und die Kontrolle der Systemlieferanten konfrontierte uns in diesen schwierigen Zeiten mit grossen Herausforderungen. Nichtsdestotrotz konnte auch dank der vorbildlichen Zusammenarbeit mit den Zulassungsbehörden die rechtzeitige Inbetriebnahme der neuen Produkte sichergestellt werden.

AIRCRAFT ASSEMBLY & MAINTENANCE

Auch der Bereich Aircraft Assembly & Maintenance hatte mit substantiellen, externen Störungen zurecht zu kommen. Die Materiallieferungen waren teilweise unzuverlässig und in ungenügender Qualität. In der Vormontage und bei der Systemintegration wurde die Produktion kurzzeitig im «Lockdown» gestoppt. Dennoch konnten zum Schluss die Lieferziele im angepassten Produktionsprogramm erfüllt werden.

Der Unterhaltsbetrieb leistete trotz Kurzarbeit den geplanten finanziellen Beitrag. Der permanente Support für sogenannte «Aircraft on Ground» (AOG) Einsätze, d.h. wenn ein Flugzeug aufgrund technischer Probleme am Boden ist, konnte erfolgreich betreut werden.



Führerloses Transportsystem in der Strukturbauhalle

Dank einer nachhaltigen Weiterentwicklung des Geschäftsbereichs wurde eine spürbare Effizienzsteigerung erzielt. Dieser Prozess erfuhr eine Ausweitung: Die Digitalisierung eines substantiellen Teils der Montageanweisungen wurde vorangetrieben, die Steuerung des Betriebs mittels «Shop Floor Management» auf alle Bereiche erweitert und in Prozessoptimierungen weiter intensiviert.

Herausfordernd waren die Handhabung und die Ineffizienz durch ungenügende Materialverfügbarkeit und -qualität. Darunter litten Planbarkeit und Verlässlichkeit. Die eingeschlagenen Wege zur Weiterentwicklung des Geschäftsbereichs haben sich bewährt und werden mit der positiven Auftragslage

weiterverfolgt. Das Ziel heisst: Die innovative Arbeitsplatzgestaltung und die Arbeitsabläufe sollen die Wertschöpfung pro Flächeneinheit, beziehungsweise die Effizienz weiter steigern. Dabei wird sich der Reifegrad des «Lean Managements» weiter erhöhen.

FABRIKATION

Restriktionen aus der Corona Pandemie bewältigte die Fabrikation mit grosser gegenseitiger Solidarität und Unterstützung. Trotz angeordneter Kurzarbeit leisteten über 560 Mitarbeitende und 95 Lernende, insgesamt 690 000 Produktionsstunden. Davon wurden rund 225 000 Maschinenstunden verzeichnet und mit mehr als 50 600 Fertigungsaufträgen über 1.5 Millionen Bauteile hergestellt.



Trotz Corona partizipieren die Mitarbeitenden von bis zu 1.5 Monatslöhnen Bonus

Die Beschaffung wickelte Fertigungsaufträge und Rohmaterialeinkäufe im Wert von 60 Millionen Schweizer Franken ab. Über 55 Prozent des Auftragsvolumens wurde über Schweizer Unternehmen getätigt.

Mit gezielten Projekten konnten die Herstellkosten weiter optimiert werden. Das konsequente Umsetzen des «Shopfloor Managements» für sämtliche Führungsstufen in Kombination mit «Lean Projekten» führte zu kontinuierlich verbesserten Prozessen.

Ganz ohne Schwierigkeiten konnte das herausfordernde Jahr nicht bewältigt werden. Die Pandemie und ihre Folgen zogen einen Einbruch der Taktraten im Strukturbau des PC-24 nach sich. Daneben musste die Flugzeug-Lackiererei ihre Flexibilität unter Beweis stellen und mit einem erhöhten Arbeitsdruck umgehen.

Zukünftig soll die Effizienz weiter gesteigert werden, insbesondere mit Automatisierung und Digitalisierung in der Detailfertigung und im Strukturbau. Bei Endbemalungen für Flugzeuge sollen die Prozesse optimiert werden. Mit dem Einsatz von Laserprojektion für kundenspezifische Farbschemas, konnte bereits eine qualitative Verbesserung in der Applikationsgenauigkeit erzielt werden.

SUPPLY CHAIN & ICT

Man kann das Jahr im Bereich Supply Chain & ICT unter den Begriffen zeitaufwendig und herausfordernd zusammenfassen. Die vielen unterbrochenen Lieferketten und die stornierten Frachtflüge erschwerten die Koordination der Spediteure und der Lieferanten. Bestellungen benötigten viel Abklärungsaufwand und Nachverfolgung bis zur Anlieferung. Termingerechte

Warenlieferungen waren keine Normalität mehr. Dank der guten Zusammenarbeit, aber auch dank übergreifendem Engagement und dem grossen Einsatz in der Beschaffung konnte die Produktion mit Material beliefert und der Produktionsplan trotz aller Widrigkeiten sichergestellt werden. Der Einsatz war und blieb hoch. Allein die Rüstperformance legte nochmals um 20 Prozent zu und erreichte 230 Rüstvorgänge pro Person und Tag. Erreicht wurde dies speziell durch die Einführung diverser neuer Einlagerungs-Strategien und Setzkästen für den PC-24, welche nun im Fünfer-Los gerüstet werden können. Ohne die hervorragende sowie bereichsübergreifende Zusammenarbeit aber wären die Resultate nicht so gut ausgefallen: Vor allem Logistik, Beschaffung und «Export Compliance & International Shipping» arbeiteten während der Lieferkettenunterbrüche noch enger zusammen und zwischen den operativen Bereichen war die Kooperation geradezu ideal. Die umgehende Reaktion und die gemeinsamen Wochenendeinsätze halfen vor allem zur Koordination der Kurzarbeit. Zudem reagierte die ICT umgehend und stellte eine stabile Infrastruktur für Home-Office Tätigkeiten sicher.

Damit nicht genug: In der ICT konnte die Strategie finalisiert werden. Heute verfügt Pilatus mit der Strategie über eine sehr gute Grundlage für die geplante Digitalisierung des Unternehmens.

In diesem Jahr soll ein weiterer Schritt in die Zukunft realisiert werden: Die Steigerung der «Lean-Ausrichtung» in der Logistik ist ein erklärtes Ziel. Wichtig ist zudem, dass auf der Linie weiterhin das Material zur richtigen Zeit verfügbar ist. Dazu gilt es, die Lieferanten in Hinsicht auf Qualitäts- und Liefermängel sowie Liefertreue zu verbessern.

QUALITÄT UND SICHERHEIT

Im Bereich Qualität & Sicherheit überragte das Thema der Pandemie alles. Die Situation konnte mit einem neu erstellten Pandemie-Plan, mit Schutzkonzepten und in Zusammenarbeit mit einem firmenübergreifenden Pandemie-Team sehr gut gemanagt werden. Schon früh hat Pilatus entschieden, Temperaturmessungen bei Eintritt auf das Gelände einzuführen. So wird die Körpertemperatur bei rund 2200 Mitarbeitende seit Sommer täglich effizient gemessen. Diverse Projekte und Arbeiten im Bereich Qualität, Umwelt und Arbeitssicherheit konnten situationsbedingt nur teilweise durchgeführt werden. Die Umsetzung des Auditprogrammes zum Beispiel, insbesondere bei Lieferanten, war bedingt durch Reisebeschränkungen oder Pandemiemassnahmen schwierig oder nur bedingt möglich. Es häuften sich Qualitätsmängel auch bei Top-Lieferanten oder es gab vermehrte Wechsel von Ansprechpartnern, was die Arbeiten erschwerte. All diese Widrigkeiten konnten dank eines grossen Management- und Teameinsatzes überwunden werden.

Die EN 9100 und ISO 14001 Zertifizierungen sowie alle behördlichen Genehmigungen konnten aufrechterhalten werden. Diverse Verbesserungsprojekte wurden umgesetzt, wie zum Beispiel die Etablierung eines generellen Einführungsprogramms inklusive Einführung von e-Learning und professioneller Schulungsvideos, Etablierung von «Dashboards», Zahlungssperre bei Erhalt nicht konformer Ware und anderes mehr. Dass die Zahl der Betriebsunfälle zurückging, war erfreulich. Ebenso die Einführung von verschiedenen Verbesserungen im Bereich der Arbeitssicherheit, beispielsweise Absturzsicherung oder die Förderung des Sicherheitsbewusstseins. Besonders freuten die guten Rückmeldungen seitens der kantonalen Behörden in Hinblick auf die gute Zusammenarbeit und das Management der Pandemie bei Pilatus.





ManagemANT der Natur

Ameisen werden alt, sehr alt. Den Rekord hält die Ameisenkönigin, die bis zu 30 Jahre leben kann. Bei den Arbeitern, die am wenigsten lange leben, sind es etwa ein bis zwei Jahre. Aber warum leben Ameisen so lange? Weil sie als Gruppe funktionieren und zusammenarbeiten, sich gegenseitig schützen und einander helfen. Sie können sogar Medikamente herstellen, um die Ausbreitung bestimmter Bakterien innerhalb einer Kolonie zu verhindern. Sie züchten Pilze in ihren Nestern und halten Blattläuse als Nutztiere, um sie bei Bedarf zu «melken». Sie tragen diese sogar von einem Ort zum anderen, wie bei der Viehzucht.

Ameisen sind Landschaftspfleger, denn ohne sie wären weite Landstriche karg und fast ohne Grün: sie lockern mit ihren Gängen den Boden auf und ermöglichen es damit Pflanzen, besser Wurzeln zu schlagen. Durch die Umschichtung des Bodens fördern sie auch die Bildung von fruchtbarem Humus. Vor allem in den Tropen zeigt sich, dass den kleinen Tieren die Vorarbeit zur Besiedlung von Brachlandschaften durch Pflanzen zukommt. Fehlen die Ameisen, können Pflanzen nur schwer sesshaft werden und der Boden wird schnell durch Regengüsse abgetragen.

Die fleissigen Insekten tragen auch zur Verbreitung von Pflanzensamen bei. Waldameisen beispielsweise transportieren die Saat von rund 150 Pflanzenarten. Ameisen säubern zudem den Wald und transportieren verendete Tiere ab. Und noch wichtiger: als räuberisch lebende Tiere vernichten sie Schädlinge in grossen Mengen. Zusätzlich zu ihren titanenhaften Körperkräften haben Ameisen noch eine weitere unschlagbare Fähigkeit: Sie können so effizient zusammenarbeiten wie keine anderen Wesen auf der Welt.



Last year, an important contract was signed between the Spanish National Armaments Directorate and Pilatus to replace the Spanish Air Force's former C-101 fleet with the sophisticated PC-21. At the end of 2020, during the roll-out ceremony of the first Spanish PC-21, the Spanish delegation witnessed the excellent work carried out by Pilatus, undoubtedly providing the Spanish Air Force Academy with a state-of-the-art aircraft to fully update its current training system. We look forward to receiving the first units in 2021 and to a continuing customer-contractor relationship which we would qualify as exceptional.

Spanish National Armaments Directorate



HUMAN RESOURCES

FACHKRÄFTE BLEIBEN GESUCHT

Der gruppenweite Personalbestand ist im Jahr 2020 leicht gesunken: Ende Jahr zählte die Pilatus weltweit 2196 Vollzeitstellen. Der Rückgang war Ausdruck des wechselhaften Jahresverlaufs. Lag bei Jahresbeginn der Hauptfokus noch auf dem Personalaufbau, wechselte dies nach dem Ausbruch der Corona-Pandemie völlig. Zunächst dominierte das Thema Kurzarbeit aufgrund Lieferengpässen für die gesamte Belegschaft, danach ein kompletter Personalstopp. Es zeigte sich, dass sich die Nachfrage am Markt und die Lieferengpässe danach normalisierten, weshalb im vierten Quartal eine Rekrutierungsoffensive gestartet werden musste, die alle stark forderte. Es galt aus mehr als 1500 Bewerbungen auszuwählen, 200 Interviews zu führen und schliesslich mehr als 72 offene Stellen zu besetzen.

AUSGEZEICHNETE NOTEN

Im Rückblick hatten wir einige Höhepunkte zu verzeichnen: In der Berufsbildung zum Beispiel warteten die Lehrabschliessenden mit Bestnoten auf. Die 36 Abschluss-Lernenden kamen insgesamt auf einen Notendurchschnitt von 5.2. In einem schwierigen Umfeld war dies nicht selbstverständlich: Sämtliche der 135 Lernenden waren von der Kurzarbeit betroffen und mussten teilweise zuhause bleiben. Die Ausbildung fand während einer gewissen Zeit zu Hause und auf digitalen Wegen statt. Von den Abschliessenden beschäftigte Pilatus 25 weiter. 43 Lernende nahmen im Sommer neu ihre Lehre auf.

Ebenfalls Fortschritte erzielten wir bei der Digitalisierung. Wir konnten sämtliche Personaldossiers der aktiven Mitarbeitenden als elektronische Akte anlegen. Zudem machten wir ein «Proof of Concept» mit der Software «SuccessFactors», einer auf HR-Prozesse spezialisierten Software-Lösung von SAP. Zusätzlich gelang die Umstellung auf die Online-Trainings, d.h. Sprachkurse und Führungskurse werden so durchgeführt.

HERAUSFORDERUNGEN BLEIBEN

Nicht verändert hatte sich die Fluktuation von Fachspezialisten. Den Fachkräftemangel spürten wir weiterhin auf allen Stufen und in allen Funktionen. Die Wiederbesetzung von wichtigen Stellen benötigte mehr Zeit. Sie war und bleibt anspruchsvoller denn je. Das Erkennen und Weiterentwickeln von Mitarbeitenden mit Potential wird immer mehr zur Schlüsselaufgabe. Auf der anderen Seite wird die Steigerung der Arbeitgeberattraktivität für das Halten und den Gewinn von sehr guten Talenten noch wichtiger. Dabei geht es um faire und leistungsbezogene Vergütung, Vereinbarkeit von Familie, Freizeit und Beruf sowie ein wertschätzendes Arbeitsumfeld und Vorgesetzte. Pilatus geniesst grosse Bekanntheit als zuverlässige Arbeitgeberin, die Perspektiven, spannende Jobs und eine sichere Anstellung vermittelt, was wir in Zeiten von Corona bewiesen haben. Und wir zahlen erneut allen Mitarbeitenden in Stans einen Bonus in der Höhe von bis zu 1.5 Monatslöhnen – was speziell in solch schwierigen Zeiten ein ausgezeichnetes Salär-Gesamtpaket darstellt.

EIN AUSREISSER NACH UNTEN

Die AIRPORT-BUOCHS AG (ABAG) blickt auf ein operatives Geschäftsjahr zurück, in dem die Corona-Pandemie deutliche Spuren hinterlassen hat. Die Zahl der Flugbewegungen ging markant zurück. Gegenüber dem Vorjahr verzeichnete die ABAG, welche je zur Hälfte dem Kanton Nidwalden und der Pilatus Flugzeugwerke AG gehört, einen Rückgang von 17 Prozent. Einzig die Luftwaffe betreffenden Zahlen stiegen um 18 Prozent auf 1077 Bewegungen an. Ohne diesen willkommenen Ausreisser nach oben hätte der Rückgang insgesamt sogar 20 Prozent betragen.

STILLSTAND IN MÄRZ UND APRIL

Der genaue Blick auf die Zahlen zeigt, dass das Flugbetriebsaufkommen von 13 945 Flugbewegungen im 2019 markant auf 11 549 im Jahr 2020 gesunken ist. Eine Flugbewegung erfasst statistisch jeweils einen Start oder eine Landung. Gesunken ist insbesondere die Zahl von Pilatus. Sie steht mit 4000 Bewegungen zu Buche gegenüber 5690 im Vorjahr. Auch die Segelfluggruppe Nidwalden und verschiedene Kunden der Airport Buochs AG haben alle weniger Flugbewegungen zu verzeichnen. Das Datenmaterial ist das Abbild eines eingeschränkten Flugbetriebes im März und April, als

Flüge vom oder ins Ausland nur noch in Ausnahmefällen möglich waren. Dennoch war es durch einen enormen, flexiblen Einsatz und durch ein grosses Kostenbewusstsein und Sparmassnahmen möglich, die Corona-bedingten Ertragsausfälle teilweise zu kompensieren. Das Team arbeitete Hand in Hand und auch unter diesen besonderen Umständen äusserst zuverlässig.

DAS WARTEN AUF DAS BAZL

Das unfallfreie Jahr, in dem glücklicherweise keine Corona-Ausfälle im Personal zu verzeichnen waren, geht in einer Langzeitbetrachtung sicherlich als Besonderes ein: 22 Prozent weniger Flugbewegungen gegenüber dem langjährigen Schnitt sprechen eine deutliche Sprache. Die besonderen Umstände führten auch zu Verzögerungen im Umnutzungsverfahren und die Infrastrukturerneuerung der ABAG. Die Verfügung im Umnutzungsdossier ist immer noch hängig, wird aber im Verlauf des ersten Halbjahres 2021 erwartet. Wir werden die Planungsarbeiten für die Infrastrukturerneuerung weiterführen und beabsichtigen, sie im ersten Quartal 2022 abschliessen zu können. Obwohl die Finanzierung der Flugsicherung bis und mit 2023 durch das BAZL sichergestellt ist, ist die langfristige Lösung weiterhin offen.

FLUGBEWEGUNGEN AIRPORT BUOCHS	2016	2017	2018	2019	2020
Pilatus Flugzeugwerke AG	5472	8190	7719	5690	4000
Airport Buochs AG	4115	4353	4180	4150	3660
Segelfluggruppe Nidwalden	3394	3734	3307	3191	2812
Schweizer Luftwaffe	1111	1844	928	914	1077
Total	14 092	18 121	16 134	13 945	11 549



46°58'39"N | 8°24'24"E



Einer für alle, alle für einen

Wir Menschen können von der dezentralen, kollektiven Arbeit der Ameisen nur lernen. Diese Organisation macht sie angesichts zerstörerischer Ereignisse widerstandsfähig. Es gibt kein zentrales Kommando, das jeder Ameise sagt, was sie zu tun hat. Die rund 15 000 bekannten Ameisenarten weltweit organisieren sich selbst und verhalten sich so, dass, wenn ein Teil der Ameisen aufgrund äusserer Einflüsse verschwindet, andere spontan den Weg rekonstruieren und die Sammelaufgabe fortsetzen. Wenn die Aufgabe zu schwer ist, ist Kooperation angezeigt. Zum Überwinden von Hindernissen machen sie gemeinsam Brücken und sichern so den Durchfluss der Ameisenstrasse.

Ein Team von Ameisenforschern entdeckte vor Jahren einen Riesenstaat mit Millionen von Nestern, der sich von Italien über Frankreich und Spanien bis hin zu Portugal erstreckte – über mehr als 6000 Kilometer. Am aussergewöhnlichsten war, dass unter all den Ameisen Einheit und Frieden herrschte. Interessant dabei: man konnte eine Ameise aus Italien in ein spanisches Nest setzen. Diese wurde ohne weiteres «eingebürgert» und verrichtete dort ihre Arbeit ohne Wenn und Aber weiter. Während manche Ameisenvölker sich zu Superkolonien zusammenschliessen, bekriegen sich andere jedoch mit massiven Verlusten. Sklavenhaltende Ameisen überfallen dabei regelmässig Kolonien anderer Ameisenarten. Dort rauben sie Larven und Puppen – ihre künftigen Sklaven. Diese müssen später alle Arbeiten im fremden Nest übernehmen. Mit hinterlistigen Tricks und Strategie erlangen Ameisen einen evolutionären Vorteil für ihren Stamm, was wiederum das Überleben aller sichert.



ZAHLEN UND FAKTEN

PILATUS GRUPPE

DIE WICHTIGSTEN KENNZAHLEN DER PILATUS GRUPPE	2016	2017	2018	2019	2020
Umsatz (MCHF)	821	986	1092	1170	1116
Anzahl Flugzeuge	117	115	128	134	129
Bestelleingang (MCHF)	1087	1422	1015	1132	836
Bestellbestand (MCHF)	1744	2167	2089	2037	1704
Betriebsergebnis (MCHF)	89	135	157	153	155
Betriebsergebnis in % des Umsatzes	10.8	13.7	14.3	13.1	13.9
Cash-flow (Reingewinn und Abschreibungen, MCHF)	95	133	156	165	153
Cash-flow in % des Umsatzes	11.6	13.5	14.2	14.1	13.7
Investitionen Sachanlagen (MCHF)	49	54	61	26	20
Investitionen Zukunft, F&E (MCHF)	101	107	51	50	54
Betriebsergebnis vor F&E (MCHF)	190	242	208	203	209
Betriebsergebnis vor F&E in % des Umsatzes	23.1	24.5	19.0	17.4	18.7
Net Assets (MCHF)	398	534	606	579	639
Vorräte (MCHF)	485	647	479	495	475
Kundenanzahlungen (MCHF)	204	238	256	219	118
Anzahl Vollbeschäftigte	1961	2113	2283	2289	2196
AUSZUG AUS BILANZ	2016	2017	2018	2019	2020
Umlaufvermögen (MCHF)	1259	1255	1290	1318	1251
Anlagevermögen (MCHF)	214	349	419	453	428
Total Aktiven (MCHF)	1473	1604	1709	1771	1679
Fremdkapital (MCHF)	520	541	599	571	420
Eigenkapital (MCHF)	953	1063	1110	1200	1259
Total Passiven (MCHF)	1473	1604	1709	1771	1679
Eigenfinanzierung in %	64.7	66.3	65.0	67.8	75.0

	2019		2020	
VERKAUFSUMSATZ BRUTTO	%	MCHF	%	MCHF
Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans, Schweiz ¹	57.5	672.7	57.1	637.3
Pilatus Business Aircraft Ltd, Broomfield, USA	38.9	454.6	40.2	449.1
Pilatus Australia Pty Ltd, Adelaide, Australien	3.6	42.7	2.7	29.4
Total	100.0	1170.0	100.0	1115.8

¹ Konsolidierung über Pilatus Stans
 US-Dollarkurs 2020: 0.9389 / 2019: 0.9937
 Australischer Dollarkurs 2020: 0.6471 / 2019: 0.6911

UMSATZ NACH ABSATZGEBIETEN	%	MCHF	%	MCHF
Amerika	39.0	457.5	40.5	452.4
Europa	24.5	286.3	38.3	427.1
Asien	17.9	208.9	13.5	151.0
Australien	16.5	192.5	6.2	68.8
Afrika	2.1	24.8	1.5	16.5
Total	100.0	1170.0	100.0	1115.8

UMSATZ NACH GESCHÄFTSBEREICH	%	MCHF	%	MCHF
General Aviation	71.5	836.3	74.7	833.5
Government Aviation (Trainingsflugzeuge)	28.5	333.7	25.3	282.3
Total	100.0	1170.0	100.0	1115.8

FLUGZEUGE IM UMSATZ²	Anzahl Flugzeuge	Anzahl Flugzeuge
PC-12	83	82
PC-24	40	41
PC-21	11	6
Total	134	129

² Gelieferte und nach PoC-Methode abgegrenzte Flugzeuge (PoC = Percentage of Completion; d.h. der Umsatz der Trainingsflugzeuge wird basierend auf dem Fortschrittsgrad berücksichtigt)

ZAHLEN UND FAKTEN

	2019		2020	
MITARBEITENDE NACH GESCHÄFTSBEREICH	%	Vollbeschäftigte	%	Vollbeschäftigte
General Aviation	71.7	1642	74.3	1632
Government Aviation	28.3	647	25.7	564
Total	100.0	2289	100.0	2196

	%	Vollbeschäftigte	%	Vollbeschäftigte
MITARBEITENDE NACH FUNKTIONEN				
Produktion	54.3	1243	54.9	1206
Verkauf/Service	16.3	373	15.8	348
Entwicklung	15.0	343	14.1	310
Logistik (inkl. ICT)	9.2	210	9.7	212
Administration	5.2	120	5.5	120
Total	100.0	2289	100.0	2196

	%	Vollbeschäftigte	%	Vollbeschäftigte
MITARBEITENDE NACH FIRMEN				
Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans, Schweiz	92.7	2123	92.1	2022
Pilatus Business Aircraft Ltd, Broomfield, USA	5.2	120	5.5	120
Pilatus Defence Solutions Pty Ltd, Sale, Australien	1.4	31	1.7	38
Pilatus Australia Pty Ltd, Adelaide, Australien	0.7	15	0.7	16
Total	100.0	2289	100.0	2196

PILATUS ORGANISATION

MANAGEMENT



MANAGEMENT DER PILATUS FLUGZEUGWERKE AG

1	Markus Bucher	CEO
2	Bruno Cervia	VP Research & Development, Deputy CEO
3	Ignaz Gretener	VP General Aviation
4	André Zimmermann	VP Government Aviation

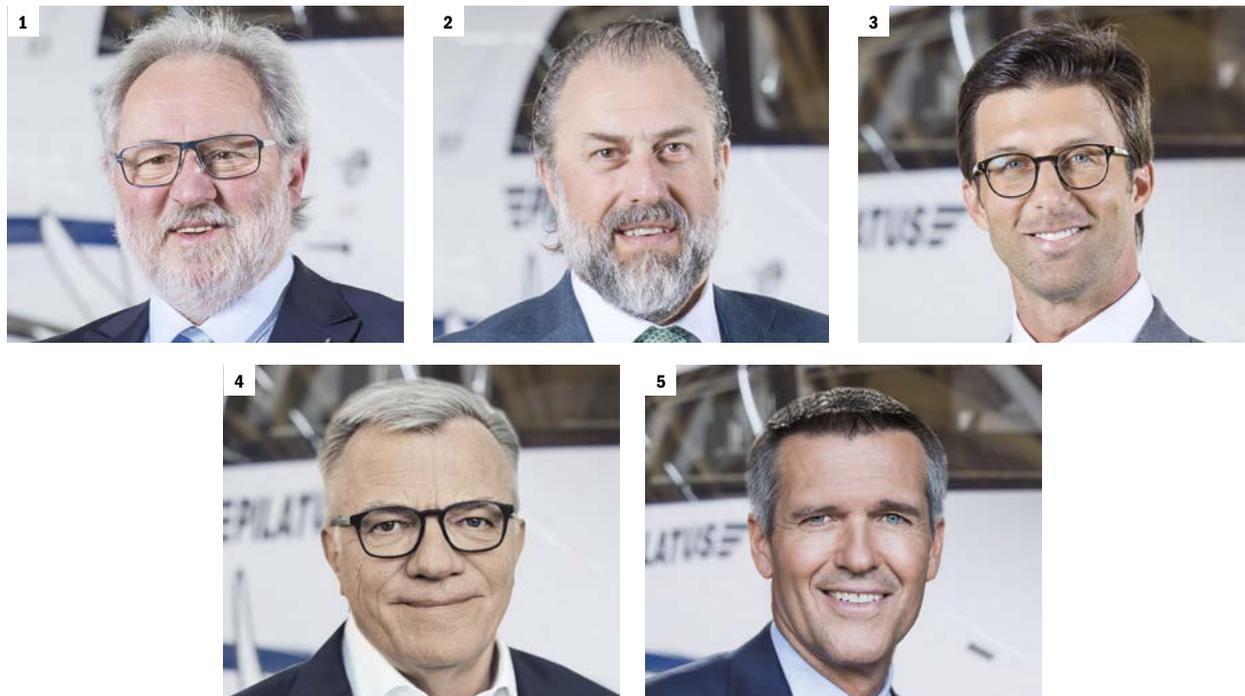
5	Daniel Geiser	VP Aircraft Assembly & MRO
6	Roger Hess	VP Supply Chain & ICT
7	Thomas Ochsenbein	VP Business Support & CFO
8	Roman Emmenegger	VP Manufacturing



30°13'31"N | 78°6'57"W

PILATUS ORGANISATION

VERWALTUNGSRAT



VERWALTUNGSRAT DER PILATUS FLUGZEUGWERKE AG

1	Oscar J. Schwenk	Präsident
2	Gratian Anda	Vizepräsident
3	Dominik Burkart	Mitglied
4	Hansueli Loosli	Mitglied (seit August 2020)
5	Lukas Gähwiler	Mitglied (seit August 2020)

TOCHTERGESELLSCHAFTEN

PILATUS BUSINESS AIRCRAFT LTD, BROOMFIELD, USA

Oscar J. Schwenk	Verwaltungsratspräsident
Thomas Bosshard	CEO

PILATUS AUSTRALIA PTY LTD, ADELAIDE, AUSTRALIEN

Oscar J. Schwenk	Verwaltungsratspräsident
Sebastian Lip	CEO

PILATUS DEFENCE SOLUTIONS PTY LTD, SALE, AUSTRALIEN

Oscar J. Schwenk	Verwaltungsratspräsident
Jennifer Marshall	CEO

2020

HIGHLIGHTS



DEZEMBER

- **195. Ausgabe** der **Pilatus Post** herausgegeben
- **Erster PC-21** der **spanischen Luftwaffe** fliegt
- **100. PC-24** wird ausgeliefert

NOVEMBER

- **PC-12 NGX Simulator** für Pilotenausbildung ist **zertifiziert**
- **Tag Maintenance Services** zum **Autorisierten Service Center** ernannt

SEPTEMBER

- **Irish Air Corps** übernimmt **drei PC-12 Spectre**

AUGUST

- Pilatus **verstärkt Verwaltungsrat** mit zwei **Schweizer Top Unternehmern**
- Doppelauslieferung: **Jetfly** erhält **5. PC-24** und **1. PC-12 NGX**
- Der **Kundendienst-Award** wird zum **19. Mal** in Folge gewonnen

JULI

- Erfolgreicher **Erstflug** des **schwedischen Ambulanz PC-24**

MAI

- **Pilatus** übergibt die **ersten PC-12 NGX** an Kunden

APRIL

- **North Slope Borough** erhält **Ambulanz PC-24**
- **Erster PC-12 NGX** fliegt in **Europa**

FEBRUAR

- Der **PC-24** ist für sämtliche **Naturpisten** **zertifiziert**

JANUAR

- Die **spanische Luftwaffe** kauft **24 PC-21**

« Our flight department deploys a number of different assets to suit specific missions. We were introduced to the Pilatus PC-24 by Pro Star, an Authorised Pilatus Sales Centre, and we immediately recognised the potential for this airplane to be a valuable addition to our fleet. The combination of operating economics, reconfigurable cabin and large cargo door make this airplane an excellent and much appreciated tool.

Scott Armstrong, Allen & Company



43°54'30"N | 115°56'32"W

Die 1939 gegründete Pilatus Flugzeugwerke AG ist die einzige Schweizer Firma, welche Flugzeuge entwickelt, baut und auf allen Kontinenten verkauft: vom legendären Pilatus Porter PC-6 über den PC-12, das meistverkaufte einmotorige Turbopropflugzeug dieser Klasse, bis hin zum PC-21, dem Trainingssystem der Zukunft. Das neueste Flugzeug ist der PC-24 – der weltweit erste Businessjet, der auf kurzen Naturpisten operieren kann. Die Firma mit Hauptsitz in Stans ist nach ISO 14001 zertifiziert und zeigt ein hohes Umweltbewusstsein. Zwei selbstständige Tochtergesellschaften in Broomfield (Colorado, USA) und Adelaide (Australien) gehören zur Pilatus Gruppe. Mit über 2000 Mitarbeitenden am Hauptsitz ist Pilatus einer der grössten Arbeitgeber in der Zentralschweiz. Pilatus bildet rund 130 Lernende in 13 verschiedenen Lehrberufen aus – die Förderung von jungen Berufsleuten hat bei Pilatus einen hohen Stellenwert.



Pilatus Flugzeugwerke AG

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

Pilatus Business Aircraft Ltd

12300 Pilatus Way
Broomfield, CO 80021, USA
Telefon +1 303 465 9099
info.broomfield@pilatus-aircraft.com

Pilatus Australia Pty Ltd

3 Tower Road
Adelaide Airport SA 5950, Australia
Telefon +61 8 8238 1600
info.adelaide@pilatus-aircraft.com

www.pilatus-aircraft.com

