

 Crafted in Switzerland

PC-12

SÜSS SINGLE ZU SEIN

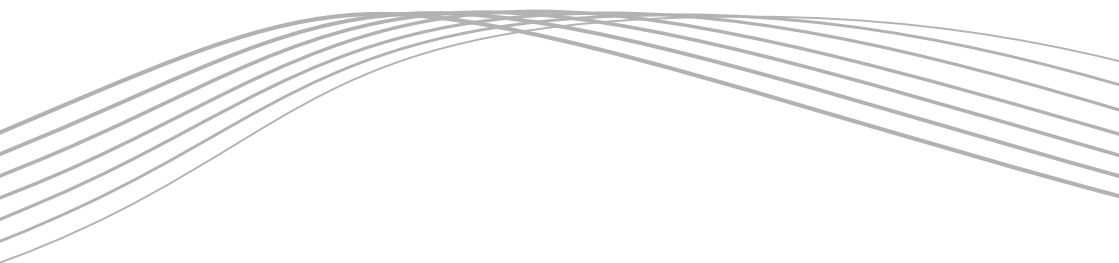


 **PILATUS** 

DIE WAHRHEIT ÜBER EINMOTORIGE FLUGZEUGE



PC-12





GEFÜHL VERSUS VERSTAND

Wir Menschen sind nicht halb so objektiv, wie wir gerne wären. Ein kleiner, gut ausgeführter Zaubertrick lässt uns an Magie glauben. Wenn die Eichhörnchen auf dem Dachboden poltern, denken wir auch gerne mal, dass es im Haus spukt.

Trotz unserer Fähigkeit, rational zu denken, muss unsere rechte Gehirnhälfte nur ein wenig von einem Experten gestupst werden, damit aus den kleinsten Ängsten ganz grosse werden. Orson Welles' Hörspiel «Krieg der Welten» verursachte Panik in den Strassen. Seit Hitchcock's «Die Vögel» sind uns Möwen unheimlich. Spielberg vertrieb mit «Der weisse Hai» eine halbe Generation aus den Meeren.

IN DER LUFT IST ES ÄHNLICH

Aufgrund der allgemeinen Annahme, dass Luftfahrzeuge mit zwei oder mehr Motoren wesentlich sicherer seien, haben Menschen vor Flugzeugen mit nur einem Motor einen irrationalen Respekt entwickelt. Befürworter von mehrmotorigen Flugzeugen haben einmotorige so systematisch verschrien, dass es an ein Wunder grenzt, dass sie nicht von besorgten Piloten komplett ausgemerzt wurden. Und doch, trotz des andauernden Feldzuges gegen sie, erfreuen sich Singles immer grösserer Beliebtheit. Warum?

DIE WAHRHEIT IST EINFACHER ALS GEDACHT

Einmotorige Turboprops sind sicherer, als uns lange glauben gemacht wurde. Wer die Sicherheitsstatistiken der letzten zwanzig Jahre studiert, wird erkennen, was die meisten Piloten bereits wissen: In manchen Situationen kann die Handhabung eines zweimotorigen Flugzeuges eine grössere Herausforderung darstellen als die eines Singles. Ist das Vorurteil gegenüber einmotorigen Flugzeugen erst mal aus der Welt geschafft, wird es unmöglich, die Vorzüge ihrer Leistung und Wirtschaftlichkeit länger zu ignorieren. Diese Broschüre erklärt, wie einmotorige Turboprops zu ihrem unsicheren Ruf gelangten, deckt die Wahrheit dahinter auf und zeigt, wie der PC-12 ins Bild passt. Also, entspannen Sie Ihre rechte Gehirnhälfte, geben Sie mit der linken Gas und entdecken Sie die Freuden des einmotorigen Fliegens.

SICHERHEIT & EINMOTORIGE FLUGZEUGE

Der Mythos, der sich über einmotorige Luftfahrzeuge am beharrlichsten hält, besagt, dass sie wesentlich weniger sicher seien als mehrmotorige Flugzeuge. Auf die heutigen hoch entwickelten einmotorigen Turboprops, wie den PC-12, trifft dies schlichtweg nicht zu. Dies lässt sich in unzähligen Sicherheitsstatistiken nachlesen. Es gab zugegebenermaßen eine Zeit, da waren alle Flugzeuge – ob mit Kolbenmotor, Propellerturbine oder Düsenmotor – wesentlich weniger betriebssicher und leistungsfähig als ihre modernen Pendanten. Insbesondere auf transatlantischen Flügen waren zusätzliche Motoren damals unerlässlich und dienten bei einem Triebwerksausfall als lebensnotwendige Absicherung. Diese Zeit gehört allerdings der Vergangenheit an.



DER MEHRMOTORIGE ANSATZ

In den Anfängen der Luftfahrt fehlte es den Flugzeugmotoren sowohl an Leistung als auch an Betriebssicherheit. Es bedurfte mehr als nur einen Motor, um hohe Nutzlasten zu transportieren und abzuliefern. Da die Triebwerksausfallrate im Vergleich zu heute hoch war, galt der mehrmotorige Ansatz nicht nur als zweckdienlich, sondern als reiner Akt der Selbsterhaltung. «Je mehr Motoren, desto besser», lautete die Philosophie, aufgrund derer eine Vielzahl von mehrmotorigen Flugzeugen – unter anderem die B-36 und B-52, die DC-4, -6 und -7, sowie die Lockheed Constellation – gebaut wurden.

DER KULT VERBREITETE SICH

Mit der ansteigenden Produktion von mehrmotorigen Flugzeugmodellen wurde vor allem in die Entwicklung von Luftfahrzeugen, von Maschinen und von Fertigungseinrichtungen investiert. Der starke Produktionsanstieg ging indes mit der Notwendigkeit einher, die enormen Ausgaben zu rechtfertigen. Da Flugzeuge mit mehreren Motoren teurer zu erwerben und zu unterhalten sowie komplexer zu fliegen sind, lobten Piloten ihre Vorzüge und rechtfertigten so die hohen Investitionen. So war es kein Wunder, dass mehrmotorige Flugzeuge von denjenigen als Könige angesehen wurden, die sich selbst als Experten bezeichneten. Es gibt Gründe, die für bestimmte Missionen für mehrere Motoren sprechen. Die Sicherheit ist aber heutzutage kein Argument mehr dafür.



B-36 Peacemaker

«SINGLES SIND FÜR ANFÄNGER»

Es gibt noch einen weiteren Grund, weshalb Singles gegenüber mehrmotorigen Maschinen als geringwertig angesehen werden. Piloten in der Ausbildung sammeln erste Flugerfahrungen in einmotorigen Flugzeugen. Nach einiger Zeit steigen sie auf Maschinen mit zwei oder mehr Motoren um, machen ihre Berufspilotenlizenz und sammeln Flugstunden. Nachdem sie die Zeit und das Geld in die Ausbildung zum Piloten eines mehrmotorigen Flugzeugs investiert haben, möchten die meisten Piloten kein Flugzeug mehr fliegen, das sie mit ihrer Zeit als Einsteiger verknüpfen. Schliesslich sind sie einer Elitegruppe beigetreten, die bereits komplexere und damit herausfordernde Maschinen geflogen sind. Die Rückkehr zu einmotorigen Flugzeugen würde, zumindest bei den Kollegen, als Abstieg wahrgenommen. Diese Piloten, von denen viele eine Karriere bei den grossen Luftfahrtgesellschaften anstreben, haben ein persönliches Interesse daran, möglichst viele Flugstunden in mehrmotorigen Flugzeugen zu sammeln – und dies hat nichts mit Sicherheit zu tun.

GENAU DARIN LIEGT DIE IRONIE

Die häufigsten Bedenken über einmotorige Flugzeuge lauten, dass sie bauartbedingt weniger sicher seien als mehrmotorige Flugzeuge. Dennoch: Die US-Bundesluftfahrtbehörde (FAA), die Luftstreitkräfte vieler westlicher Länder und die meisten Flugschulen weltweit setzen Piloten mit der wenigsten Erfahrung in Singles. Warum? Weil einmotorige Maschinen einfacher zu bedienen, einfacher zu steuern und – im Ernstfall – einfacher wieder unter Kontrolle zu bringen sind. Aber einfacher bedeutet nicht, dass weniger Talent erforderlich wäre: Wer glaubt, dass jeder Anfänger einen Single bedienen könne, ist noch nie am Steuer eines F-16 Kampfbjets gesessen.

DER TREND ZU «WENIGER IST MEHR»

Das Militär hat den Vorteil der einmotorigen taktischen Flugzeuge – F4U Corsair, P-51 Mustang, A-4 Skyhawk und F-16 Fighting Falcon – schon lange erkannt: Sie können im Verhältnis zu ihrem Bruttogewicht wesentlich höhere Lasten tragen als ihre mehrmotorigen Pendants. Mit der Zunahme der technischen Perfektion und Betriebssicherheit von Flugzeugmotoren geht der Trend bei vielen Herstellern wieder zurück zu weniger Motoren. Weniger Motoren bedeuten niedrigeren Kraftstoffverbrauch, geringere Wartungskosten sowie höhere Nutzlasten und Reichweiten. Der Trend ist auch in der Verkehrsluftfahrt zu erkennen: Dort stiegen die Luftfahrtgesellschaften von viermotorigen Flugzeugen zuerst auf drei- und jetzt auf zweimotorige um. So haben sich die US Air Force und die US Navy für ein Pilotenausbildungsprogramm mit einmotorigen Turboprop-Trainingsflugzeugen – basierend auf dem Pilatus PC-9 – entschieden. Diese Flugzeuge ersetzen die alternde Flotte bestehend aus zweimotorigen Jets. Auch die Luftstreitkräfte von Frankreich und Australien haben ein einmotoriges Trainingsflugzeug bestellt. Auf diese Weise haben sie den einmotorigen Ansatz faktisch bestätigt und den Mythos der überlegenen Sicherheit mehrmotoriger Flugzeuge widerlegt. Zudem haben die Streitkräfte der USA und von nahezu einem Dutzend weiterer Länder ihre nationale Sicherheit einem einmotorigen Kampffjet anvertraut, der F-35 Joint Strike Fighter.



Das Vertrauen der US-amerikanischen Streitkräfte in einmotorige Flugzeuge hat eine lange Tradition, welche mit dem F-16 und dem einmotorigen Turboprop-Trainingsystem für die Pilotenausbildung bis heute andauert.

GROSSE SINGLES DER GESCHICHTE

2019	'19 - PC-12 NGX
2005	'08 - PC-12 NG '04 - Pilatus PC-21 '03 - Pilatus PC-12 Spectre '99 - F-35 Joint Strike Fighter
1995	'94 - Pilatus PC-7 MkII / PC-9 M '94 - Pilatus PC-12
1985	'84 - Pilatus PC-9 '81 - AV-8B Harrier '78 - Pilatus PC-7
1975	'76 - F-16 Fighting Falcon
1965	'65 - DHC-3 Otter und A-7 Corsair II '59 - Pilatus Porter PC-6 '58 - DHC-2 Beaver '57 - F-8 Crusader '56 - UH-1 Iroquois (Huey)
1955	'55 - MiG-21 '54 - A-4 Skyhawk '53 - Pilatus P-3 '49 - T-28 Trojan
1945	'47 - Bell X-1 und F-86 Sabre '45 - Pilatus P-2 '42 - F4U Corsair '40 - P-51 Mustang
1935	'34 - Stearman Kaydet und Messerschmitt Me109 '32 - Beech 17 Staggerwing '27 - Ryan NYP «Spirit of St. Louis»
1925	
1900	'03 - Wright Flyer

DIE WAHRHEIT – NICHT VERDREHT

Über die Jahre ist, um in Sachen Sicherheit von Singles versus Twins – den sogenannten zweimotorigen – Verwirrung zu stiften, eine ziemlich verquere Logik zum Einsatz gekommen. Richard N. Aarons, der für das Unfallpräventionsprogramm der US-Bundesluftfahrtbehörde (FAA) über Sicherheit von ein- und zweimotorigen Flugzeugen schreibt, beruft sich auf folgende Erkenntnis der US-Behörde: «Die Wahrscheinlichkeit von schweren Verletzungen in Folge eines durch Motorversagen verursachten Unfalls ist bei einem zweimotorigen Flugzeug vier Mal so hoch.» Zwei wichtige Faktoren tragen zum höheren Risiko bei zweimotorigen Flugzeugen bei: asymmetrischer Schub und Höhe. Bei Zweimotorigen sind die Motoren in einem beträchtlichen Abstand zur Mittelachse des Flugzeugs montiert. Wenn ein Motor ausfällt, kann die Steigleistung um bis zu 80 Prozent fallen und der ungleichmässige Schub auf einer Seite der Maschine kann dazu führen, dass sie dramatisch zu gieren und rollen beginnt. Auch hat der Pilot nur extrem wenig Zeit zu reagieren, wenn ein Motordefekt bei Start oder niedriger Flughöhe auftritt.

DAS LETZTE ARGUMENT VON TWINS

Zu sagen, dass Twins gegenüber Singles keinerlei Vorteile hätten, wäre irreführend. Ihre Bedeutung für das Sammeln der für die Vorbereitung einer Berufspilotenlaufbahn notwendigen Flugstunden in mehrmotorigen Maschinen steht ausser Frage. Unter bestimmten Bedingungen, zum Beispiel auf Überseeflügen oder wenn ein Motor bei grosser Höhe ausfällt, kann ein zweiter Motor zusätzliche Alternativen ermöglichen. Der Vorteil in letzterem Fall ist jedoch keineswegs mehr das, was er mal war. Den Grund dafür wird Ihnen jemand mit einer Vorliebe für mehrmotorige Flugzeuge so schnell allerdings nicht erzählen. Die Betriebssicherheit von modernen Motoren ist heutzutage so gross, dass ein Defekt nur in den allerseltensten Fällen der Auslöser eines Zwischen- oder Unfalles ist. Die Motoren sind tatsächlich so hoch entwickelt, dass mechanische Defekte praktisch nicht mehr vorkommen. Dies bedeutet, dass jegliche Argumente zugunsten von zweimotorigen Flugzeugen, die auf der Annahme von Motorversagen beruhen, von falschen Prämissen ausgehen.

EINMOTORIG VERSUS ZWEIMOTORIG

Unfälle pro 100 000 Flugstunden, in USA und Kanada zugelassene Luftfahrzeuge

Flugzeugtyp	Gesamt- flugstunden	Unfälle	Unfallraten
CE-208	10 101 355	168	1.63
TBM-700/850/900	988 577	40	4.05
PA-46-500TP	810 980	49	6.04
PC-12	4 018 362	24	0.60
Einmotorige Turboprops	16 452 849	304	1.85
Zweimotorige Turboprops	59 582 215	1115	1.87
US-Flotte aller Businessjets 1964-2015	87 484 650	759	0.87

Quelle: Single-Engine Turboprop Aircraft Accident Analysis, Robert E. Breiling Associates, Inc., April 2016



DIE FAKTEN SPRECHEN FÜR SICH

Vertrauen Sie nicht nur uns. Unabhängige Analysen, die auf der Grundlage von Sicherheitsstatistiken der US-Regierung erstellt wurden, sprechen eine noch deutlichere Sprache. Die Tabelle auf der linken Seite, die von Robert E. Breiling Associates, Inc. veröffentlicht wird, fasst Unfalldaten nach Flugzeugmodell und -typ zusammen. Aus den Zahlen geht eindeutig hervor, dass die Flotte einmotoriger Turboprops tatsächlich eine niedrigere Unfallrate aufweist, als die Flotte von zweimotorigen. Dank umsichtigem Design, einer robusten Konstruktion, kontinuierlicher Weiterentwicklung und nachhaltiger Konzentration auf alle Aspekte der Sicherheit hat sich die PC-12 Flotte einen Platz in der Statistik erkämpft, der gleichwertig ist mit dem der Flotte aller Businessjets in den USA.



DIE KRAFT DER 1

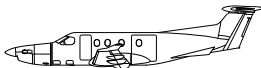
Das Konzept, eine leichte und effiziente Flugzeugzelle mit nur einem einzigen, überaus leistungsfähigen Motor auszurüsten, ist nicht neu. Bei taktischen Militärflugzeugen wie der F4U Corsair, der P-51 Mustang, der F-86 Sabre oder der F-16 Fighting Falcon, ist es bereits zur Anwendung gekommen. Auch Pilatus berief sich darauf, als die Firma sich vornahm, ein komplett neues Flugzeug zu produzieren, das eine hochmoderne Baukonstruktion mit einem leistungsstarken Turbinenmotor kombinierte.



Da sich der Motor beim PC-12 ganz vorne befindet, hat der Propeller einen grossen Abstand zur Kabine, was zur Sicherheit und zum Komfort der Passagiere beiträgt.

EINMOTORIG HEISST NICHT KLEIN

Mit einem einmotorigen Flugzeug verbinden die meisten Menschen ein Flugzeug mit zwei oder vier Sitzen und einem Kolbenmotor, das zu Trainingszwecken oder in der Freizeit geflogen wird. Im Gegenteil, in einem einmotorigen Hochleistungsturboprop steckt jede Menge Power. Und da der Single ohne zusätzliches Gewicht, mit geringerem Luftwiderstand und weniger Treibstoff fliegt, kann er im Verhältnis zum Bruttogewicht mehr Nutzlast transportieren. Der PC-12 ist grösser als eine King Air 250, mehr als zwei Mal so gross wie eine Citation Mustang und weist eine maximale Nutzlast von über 1300 Kilogramm auf.



Pilatus PC-12



King Air 250



Citation Mustang

Der PC-12 hat ein Kabinenvolumen von 9,3 Kubikmeter und ist damit geräumiger als die King Air 250 mit knapp 8,6 Kubikmeter und wesentlich grösser als die Citation Mustang mit nur gut 4 Kubikmeter.

DER MOTOR AUS NORDAMERIKA

Der PC-12 verdankt seine Leistung einem Pratt & Whitney Canada PT6E-67XP Triebwerk. Diese leistungsstarke Variante des PT6 ist der verlässlichste Motor, der je hergestellt wurde. Das Triebwerk hat eine Leistung von 1845 Wellen-PS, die im PC-12 auf 1200 Wellen-PS gedrosselt werden. Da der Motor im PC-12 nur mit 65 Prozent seiner Möglichkeiten genutzt wird, ist er nie den Belastungen und Temperaturen ausgesetzt, die seiner Auslegung entsprechen. Dadurch reduzieren sich die Wartungs- und Verschleisskosten massiv.



Mit dem Pratt & Whitney PT6E-67XP ist das Verhältnis von Leistung zu Gewicht bei einem PC-12 ähnlich wie bei einem P-51 Mustang Kampfflugzeug.

Pratt & Whitney Canada PT6 Turboprop Triebwerkdaten	
Anzahl der verkauften Motoren (bis Mai 2016)	59 150
Leistungsbereich der Serie	500-1940 Wellen-PS
Flugstunden weltweit (bis Mai 2016)	418 399 000
Motorausfälle im Flug (im Jahresdurchschnitt)	1 pro 651 126 Flugstunden

Quelle: Pratt & Whitney Canada, Mai 2016

«DIE KABINENGRÖSSE ZÄHLT»

«Der PC-12 ist ein bahnbrechendes Flugzeug. Das Verhältnis von Grösse, Preis und niedrigem Kraftstoffverbrauch lassen die Nachfrage in die Höhe steigen. Die Tatsache, dass es für mehr und mehr Menschen eine immer geringere Rolle spielt, dass das Flugzeug nur einen Motor besitzt, stellt in der Tat einen Sinneswandel dar. Die Piloten waren logischerweise die Vorreiter und nahmen das minimale Risiko einer Notlandung zugunsten der vielen wirtschaftlichen Vorteile einer einmotorigen Maschine gerne in Kauf. Inzwischen kommen Nichtpiloten zu dem gleichen Ergebnis. Die Frage, ob es auf die Grösse ankommt, ist damit endgültig geklärt: Es ist die Grösse der Kabine, nicht die Anzahl der Motoren, die für die meisten Menschen den Ausschlag gibt.»

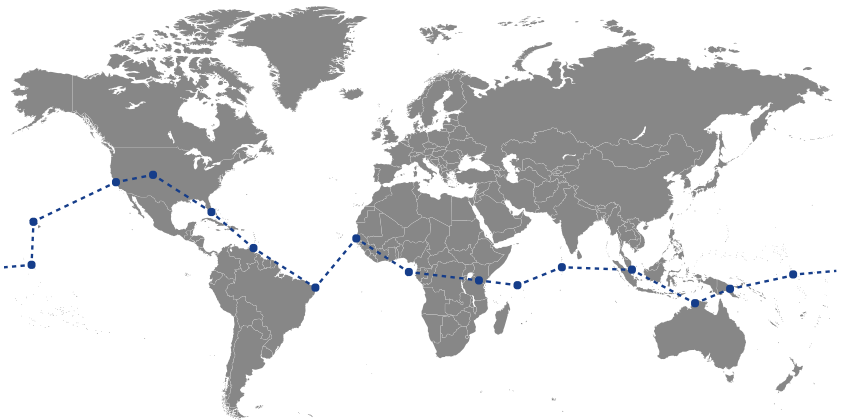
J. Mac McClellan im Flying Magazine

WENIGER IST MEHR

In vielerlei Hinsicht bieten einmotorige Flugzeuge wortwörtlich weniger als zweimotorige. Genau das ist gerade ihre unwiderstehlichste Eigenschaft: weniger Anschaffungskosten, weniger Kraftstoffverbrauch, weniger Wartung. Die direkten Betriebskosten für den PC-12 zum Beispiel sind in etwa ein Drittel niedriger als bei einer vergleichbaren mehrmotorigen Maschine und nur gut halb so hoch wie beim nächsten vergleichbaren Jet.

DEN WORTEN FOLGEN TATEN

Welche Strecke würden Sie für eine Reise mit einem einmotorigen Flugzeug als am gefährlichsten einschätzen? Wie wäre es mit einem Flug über den offenen Pazifik, bei knapp 2000 Kilometer Entfernung vom Festland? Für Pilatus ergab sich eine gute Gelegenheit, ein für alle Mal zu beweisen, wie sicher und zuverlässig der PC-12 tatsächlich ist. Im Juni 2014 stellten wir Amelia Rose Earhart einen nagelneuen PC-12 zur Verfügung, um die Welt zu umrunden. Sie begab sich damit auf den Spuren ihrer nicht mit ihr verwandten Namensschwester, die 1937 dieselbe Route anstrebte. Die Flugstrecke betrug insgesamt 45 000 Kilometer, wovon 80 Prozent über Wasser stattfanden. In nur 18 Tagen vollbrachte «unsere Amelia» die Reise einmal um die Welt von Oakland nach Oakland und erlebte während der gesamten Tour weder Fehlfunktionen noch Verzögerungen. Braucht es noch mehr Beweise?



Am 11. Juli 2014 vollendete Amelia Rose Earhart einen Flug um die Welt in einem Standard Pilatus PC-12, bestückt mit einem über 750 Liter fassenden Zusatztank für Kraftstoff: 45 000 Kilometer, 108,6 Flugstunden, 80 Prozent über Wasser, 18 Tage, 14 Länder, 1 Motor und 0 Fehlfunktionen.



DIE ENTLARVUNG DES ZAUBER(ER)S

Im Film «Der Zauberer von Oz» gibt es eine bedeutsame Szene, die an dieser Stelle erwähnt werden sollte. Der kleine Hund Toto zieht einen Vorhang zurück, wodurch ein kleiner Mann zum Vorschein kommt, der mit Hilfe einer komplexen Maschinerie die Angst der Bewohner der Smaragdstadt vor dem Zauberer wachhält. Als der Betrug aufgedeckt wird, bleibt dem Mann nichts anderes übrig, als die Stadt mit dem nächstbesten Transportmittel zu verlassen. Dies ist passenderweise ein Heissluftballon.

Ein grosser Teil des allgemeinen Respekts vor einmotorigen Luftfahrzeugen ist auf ähnliche Weise zustande gekommen. Wir hoffen, mit dieser Broschüre ein wenig wohlverdientes Licht ins Dunkel gebracht zu haben. Für den Fall, dass es noch Restzweifel gibt, haben wir die wichtigsten Punkte nochmal zusammengefasst – Erweitern Sie Ihren Horizont und finden Sie heraus, wie wahr die Wahrheit wirklich ist.



10 GRÜNDE

- Das Argument, dass einmotorige Flugzeuge weniger sicher sind als mehrmotorige, geht von Motorversagen als Grund für mögliche Schwierigkeiten aus.
- Turbopropmotoren sind heutzutage so zuverlässig, dass sie nur selten die primäre Ursache für einen Zwischen- oder Unfall sind.
- Einem Bericht der US-Behörde für Transportsicherheit zufolge ist die Wahrscheinlichkeit von schweren oder tödlichen Verletzungen im Falle von Motorversagen bei mehrmotorigen Maschinen aufgrund von asymmetrischen Schubkräften vier Mal so hoch wie bei einmotorigen.
- Einmotorige Flugzeuge können aufgrund des tieferen Eigengewichts normalerweise länger gleiten und bei geringerer Geschwindigkeit landen.
- Aufgrund der Verbesserung der Betriebssicherheit im vergangenen Jahrhundert spezifizieren Fluggesellschaften in ihren neuen Flugzeugentwürfen weniger Motoren.
- Die weltweit renommierteste US-Luftwaffe setzt in verschiedenen Bereichen einmotorige Turboprops ein.
- Im Verhältnis zu ihrem Eigengewicht transportieren einmotorige Luftfahrzeuge höhere Nutzlasten.
- Singles sind in Sachen Anschaffung, Betrieb und Wartung viel günstiger als vergleichbare zweimotorige Flugzeuge.
- Einmotorige Flugzeuge sind einfacher zu fliegen, da sie dem Piloten eine geringere Arbeitsbelastung geben.
- Ein einmotoriges Flugzeug ist ökologischer als ein mehrmotoriges.

DAS PILATUS PROFIL

Pilatus entwirft, baut und unterhält seit über 80 Jahren Flugzeuge im Herzen der Schweiz. Im Zentrum der Designphilosophie unserer Firma steht die Effizienzoptimierung sowie die Nutzung genau der richtigen Menge an Ressourcen, ohne unnötigen Abfall zu erzeugen. Mit mehr als 1700 ausgelieferten PC-12 haben wir bewiesen, dass das einmotorige Konzept eine durchdachte, wirtschaftliche und sichere Option ist. Und da wir glauben, dass die Stärke des einmotorigen Designs in der Kombination von Technologie und Einfachheit liegt, hat Pilatus mehr einmotorige Turboprops gebaut als jeder andere Hersteller. Diese Flugzeuge werden als die vielseitigsten der Welt erachtet und haben sich die treue Anhängerschaft, die täglich zunimmt, zu Recht verdient.

Wenn Sie mehr über Sicherheit, Leistung und Wirtschaftlichkeit einmotoriger Flugzeuge erfahren möchten, rufen Sie uns an!



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

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

Pilatus Australia Pty Ltd

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

