

PILATUS

Ein Flugzeugwerk in der Schweiz?

Die Schweizer Wirtschaft wird immer stärker deindustrialisiert. Es gibt keine Autohersteller, seit dem Untergang von Saurer keine Lastwagenfabriken, mit Stadler Rail nur noch ein Schweizer Eisenbahn-Hersteller. Und dies trotz zwei hervorragenden eidgenössischen Technischen Universitäten, welche im internationalen Rankings weit vorne sind und entsprechend fähige Ingenieure und Ingenieurinnen ausbilden.

Dennoch, versteckt hinter dem Bürgenstock besteht ein Flugzeugwerk, welches überaus erfolgreich am Markt agiert.



Photos: Homepage Pilatus Aircraft

Eine Einprodukte-Firma?

Auf den ersten Blick mag es so scheinen: Einmotorige Turboprop-Maschinen für den Kontinentaleinsatz. Jedoch für sehr unterschiedliche Einsatzzwecke. Passagier- und Transport-Maschinen auf der einen Seite, Militärtrainingsflugzeuge auf der anderen Seite. Mit dem neuen PC24 steht auch eine Jet-Maschine zur Verfügung.

Wegen den vielen Konfigurationen gleicht kaum eine Kundenbestellung der anderen. Keine Massenware, sondern individuelle Fertigung.

Nicht Einprodukte-Firma aber in einer engen Nische ist damit Pilatus tätig.

Wie hat es begonnen?

Am 16. Dezember 1939, zur Zeit des Zweiten Weltkrieges, wurde ein Unterhaltsbetrieb für

die Schweizer Luftwaffe gegründet. Und so erklärt sich auch der Standort Stans hinter dem Bürgenstock aus taktischen Gründen: Geschützt von den Bergen konnten nicht nur Flugzeuge gewartet werden, sondern es wurden neue Flugzeuge entwickelt, um von Lieferungen aus dem Ausland unabhängig zu sein. SB-2 Pelikan wurde für die schwierigen Einsätze in den Alpen entworfen.

Unten eine Gruppe vor dem Gründungsgebäude, welches heute noch genutzt wird.



Photo: Jürg Schaad

Legendärer Pilatus Porter PC-6

Im Jahr 1959 fand der Erstflug statt und noch immer kann der «Lastesel» der Lüfte bestellt werden. Einfach und robust konstruiert kann das Flugzeug dank STOL auf nahezu jeder ebenen Fläche landen und starten.

Als «Yeti» stand für die Schweizer Dhaulagiri Expedition in Nepal eines der ersten Flugzeuge im Einsatz.



Photo: Max Eislin, April 1960

Gelebte Unternehmenskultur

Im Eintrittsreferat und im Einführungsfilm wurde der Stolz der Mitarbeitenden, bei Pilatus arbeiten zu dürfen, hervorgehoben.



Photo: Jürg Schaad

Während der Führung konnten wir beobachten, dass die Mitarbeitenden immer freundlich waren, auch wenn die Besuchergruppe im Wege stand. Und auch dem Guide war die Begeisterung für sein Unternehmen anzumerken. Ein Detail am Rand: Der VR-Präsident hat sein Büro in einem Container auf dem Dach eines Bürotraktes.

Logistische Herausforderungen

Mehrere zehntausende Teile werden für ein Flugzeug benötigt. Vieles wird in Stans selber produziert, einiges Zugekauft und wenig auswärts gefertigt. Speziell zu erwähnen sind die Nietarbeiten für Zelle und Flügel, welche in Portugal ausgeführt werden. Mit dem Lastwagen werden die Teile nach Portugal geführt, dort genietet, was eine teure Handarbeit ist, und danach wieder in die Schweiz überführt. Für den neuen PC24 ist das nicht mehr geplant, da es weniger Niete hat und die Lohndifferenz nicht mehr so gross ist.



Photo: Monika Bachmann

Jedes Teil muss wegen den hohen Anforderungen der Luftfahrtindustrie geprüft sein

und der Werdegang lückenlos verfolgt werden können. Unterschiedlichste Produktionstechniken werden eingesetzt: Gestanzte und gepresste Bleche, gefräste Alublöcke, Verbundwerkstoffe, Kabelstränge, Oberflächenbehandlungen, Polsterei, gebogene Rohre, usw. usf.

Ein Alublock von ursprünglich 300 kg wird auf ca. 30 kg gefräst. Aber das übrige Material ist nicht verloren, sondern wird durch spezialisierte Firmen für die Weiterverwendung verarbeitet.

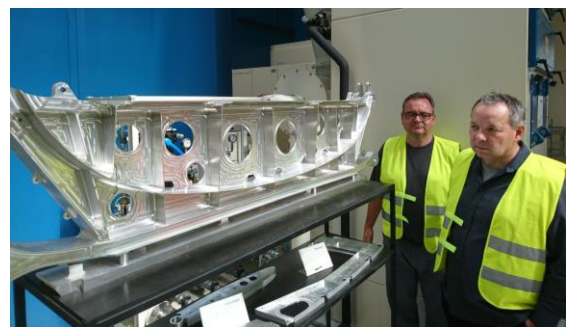


Photo: Jürg Schaad

Kein Wunder, dass Pilatus 9001 und 14001 zertifiziert ist.

Der Kunde zuerst

Viele Firmen versprechen den Kundenbezug. Hier wird er dadurch gelebt, dass es keine Flugsysteme ab Lager zu kaufen gibt. Jede Bestellung wird auf Kundenwunsch konfiguriert und bei Bedarf arbeiten Mitarbeiter der Kunden auf dem Werk mit, um die Produktion hautnah zu verfolgen.

Ein neues Flugzeug

Was bei den Autos ein SUV ist, ist für Pilatus der neu entwickelte PC-24. Neueste Antriebstechnik mit zwei Jet-Triebwerken und dennoch in der Lage, auf Graspisten zu landen. Am 6. März 2017 hob der dritte, finale Prototyp zum Jungfernflug ab. Jetzt werden die nötigen Tests für die Zulassungen absolviert. Speziell zertifizierte Piloten mit viel Flugerfahrung arbeiten unzählige Checks durch, um die Sicherheit des neuen Flugzeuges zu gewährleisten.



Photo: Homepage Pilatus Aircraft

Fan-Artikel

Im [Webshop](#) von Pilatus können Fan-Artikel gekauft werden. Richtige Flugzeuge aber leider nicht, der Kaufpreis würde wohl auch manch eine Kreditkartenlimite sprengen.

Die Teilnehmer

Der eop-Circle besteht aus Absolventen der Organisatoren-Prüfungen beider Stufen. Ziel ist, ähnlich einer Alumni der alma mater, die Pflege der Freundschaft und die Weiterbildung.

Eine Gruppe lauscht gespannt dem Guide.



Photo: Monika Bachmann

Manchmal wird das Interesse auch abgelenkt:



Photo: Jürg Schaad

Feierabend



Photo: Monika Bachmann

Ab circa vier Uhr abends beenden die Arbeiter in den Werkstätten ihren Arbeitstag. Sie haben in der Regel schon früh begonnen. Mit dem Eindunkeln kommen auch die Flugzeuge zurück in den Hangar, auf dem Bild der Prototyp 3, welcher mit einem ferngesteuerten Gefährt unter dem Bugrad in den Hangar geschoben wird.

Damit ist die Arbeit noch nicht beendet. Nach dem Testflug werden die Testprotokolle ausgewertet, der Prototyp gewartet, damit er am nächsten Morgen wieder bereit für den nächsten Testflug ist.

Die so parkierten Flugzeuge bilden aber auch einen guten Hintergrund für das «Klassenfoto»:



Photo: Guide Pilatus Werke

Der Anlass

Wenn möglich zweimal jährlich organisiert der Organisator Jürg Schaad einen solchen Anlass.

Der eop-Circle-Anlass gliedert sich in der Regel in drei Teile.

1. Mit einem warm-up, einem Kaffee beim Treffpunkt, findet die Begrüssung statt.
2. Dann folgt eine Besichtigung einer Firma oder Institution unter besonderer Berücksichtigung der Organisationsgestaltung.
3. Zur Reflektion trifft man sich dann anschliessend zum Nachtessen, welches für kurze Zeit strukturiert durch Jürg Schaad unterbrochen wird, um systematisch ein aktuelles Thema zu bearbeiten. Danach folgt ein gemütlicher Ausklang.

Das Nachtessen

«Der Italiener» in Buochs nahe dem Landesteg wusste nicht nur Pizzen zuzubereiten, sondern hatte eine grosse Auswahl aus der italienischen Küche. Ein feiner Tropfen Rotwein rundete das Mahl ab und gab viel Gelegenheit, sich mit anderen organisatorisch Tätigen auszutauschen. Zudem stimmte das Timing von Petrus hervorragend: Während des Nachtessens ein reinigendes Gewitter, danach bei Sonnenschein und trockenen Fusses nach Hause.

Nächster Anlass

[Jürg Schaad](#) hat bereits Ideen, welche aber vermehrt werden dürfen. Wie wäre es mit einem weiteren Transportmittel: Stadler Rail in Bussnang? Oder mit Lift: Schindler in Nebikon oder Luftseilbahnen: Garavanta in Rotkreuz?

Schlusspunkt

Wiederum ein gelungener Anlass, welcher Jürg auf's trefflichste organisiert hat. Es hat Spass gemacht, war lehrreich und inspirierend, gab Gelegenheit, Kontakte zu pflegen und einen Moment dem Alltag den Rücken zu kehren.



Photo und Bericht: Marcel Niederer

Herzlichen Dank an Jürg!