

Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses
Band: 120 (1994)
Heft: 11

Sonstiges

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 03.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Pilatus et la presse suisse – mauvaises et bonnes nouvelles

Par Jean-Pierre Weibel,
rédacteur en chef

181

Les journaux ne sont pas faits pour annoncer les trains qui arrivent à l'heure: cet adage journalistique justifie bien des choix critiquables parmi les nouvelles qui affluent dans les rédactions de nos quotidiens. La fabrique suisse d'avions Pilatus fournit une fois de plus l'occasion de démontrer qu'une information réjouissante ne saurait avoir la même place que des nouvelles alarmantes. Je ne mentionnerai ici que pour mémoire l'émotion suscitée et reflétée par la presse suisse quant à l'utilisation des avions d'entraînement PC-7 par des pays que l'on compte par ailleurs au nombre de nos partenaires commerciaux et diplomatiques de longue date. A qui demandera qui va remplacer Pilatus sur ce marché, on peut répondre qu'il s'agit du Brésil, que ses problèmes socio-économiques et écologiques n'empêchent pas d'entretenir une industrie aéronautique performante.

Il y a pourtant de bonnes nouvelles concernant Pilatus: son nouvel avion d'affaires et de transport léger PC-12¹ vient d'être homologué, au terme de plus de deux ans et demi d'essais et de mise au point intensifs. Cette homologation lui ouvre le marché mondial et le premier des 21 exemplaires commandés à titre ferme sera achevé ce mois encore; le carnet de commandes de Pilatus comprend en outre 23 options, dont on peut penser qu'elles seront prochainement converties en commandes. Il y a là matière à maintenir, en partie au moins, les postes de travail menacés à Stans par l'abandon de la production d'avions d'entraînement destinés à l'exportation. Toutefois, Pilatus n'a pas encore trouvé le partenaire qui lui permettra de conquérir une position de force sur le marché prometteur des avions d'affaires monomoteurs.

Il n'a pas manqué de politiciens pour faire leur cheval de bataille de la controverse sur les PC-7. Pour un candidat nidwaldien au Conseil d'Etat, par exemple, il ne suffisait évidemment pas de crier «Halte au PC-7!»; il fallait proposer une solution de rechange. Maître mot: la diversification. Je sais par expérience que l'industrie aéronautique, employant des spécialistes de haut niveau et travaillant selon des normes de qualité extrêmement contraignantes, n'est pas concurrentielle lorsqu'il s'agit de concevoir et de fabriquer des produits de moindre qualité, donc moins chers. Les exemples d'échecs ne manquent pas.

La diversification qui s'impose, dans le cas de Pilatus, c'est évidemment le marché civil, où cette maison s'était déjà signalée naguère avec le Porter. Le PC-12 en fournit une nouvelle occasion. Mais voilà: une aide au départ, même plus modeste que celle dont bénéficient d'autres constructeurs européens, fait défaut. C'est ainsi qu'une commande de la part de la Confédération, ne fût-elle que d'un ou deux exemplaires, constituerait un argument de vente efficace à l'étranger et documenterait la volonté d'aider Pilatus sur la voie de la diversification. Il ne fait aucun doute qu'un avion à turbine capable de transporter dans de parfaites conditions de confort et de sécurité neuf passagers – ou une charge équivalente – sur 2000 km, à quelque 500 km/h et à 9000 m d'altitude, présente un intérêt certain, même en Suisse, même pour la Confédération. Il n'est pas forcément nécessaire de faire appel à un avion à réaction pour les déplacements européens de nos édiles: voir des conseillers fédéraux débarquer à Rome, Paris, Bruxelles ou Stockholm d'un PC-12 serait un élément réjouissant de la politique de revitalisation de l'économie suisse dont on parle tant.

¹IAS n° 13 du 12 juin 1991: «Premier vol du Pilatus PC-12»