

Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Ingénieurs et architectes suisses**

Band (Jahr): **120 (1994)**

Heft 11

PDF erstellt am: **05.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Pilatus et la presse suisse – mauvaises et bonnes nouvelles

Par Jean-Pierre Weibel,
rédacteur en chef

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»