Citius, altius, fortius, Pilatus : l'avionneur suisse se lance dans la réaction

Autor(en): **Auger, Denis**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Suisse magazine = Swiss magazine**

Band (Jahr): **- (2014)**

Heft 293-294

PDF erstellt am: **20.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-849309

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

SAGA

Citius, altius, fortius, Pilatus

L'avionneur suisse se lance dans la réaction

par Denis Auger

Je suis connu dans le monde entier, je me pose partout ou presque, je porte le nom d'une montagne célèbre dans mon pays, je suis fabriqué à Stans (NW), je suis... le seul avion suisse, le Pilatus. En fait, je suis toute une famille d'appareils, du zinc d'entraînement à l'avion d'affaires, en passant par le baroudeur de l'extrême. Mon point commun : je suis toujours à hélice ; mais, seule exception, le petit dernier de la famille qui volera en 2017 aura deux beaux réacteurs. Des réacteurs ? Un saut dans l'inconnu pour une entreprise qui a un savoir-faire hors du commun.

Née à Stans en 1939, la firme Pilatus commence par réparer, améliorer, transformer ou adapter des modèles existants, comme les Messerchmidt 108 et 109 ou des Morane. Elle construit son premier avion en 1942. Le premier modèle construit en série (53 exemplaires) sera le Pilatus P-2 qui effectue son premier vol en 1945. Beaucoup d'autres suivront. Aujourd'hui Pilatus produit entre autres des avions d'entraînement dont le dernier-né en 2002, le PC-21, intéresse de nombreuses forces aériennes dans le monde. Le France n'a-t-elle pas annoncé son intention d'acquérir à l'horizon 2016 une vingtaine de ces appareils pour la formation et l'entraînement de ses pilotes ?

Mais Pilatus produit aussi des avions d'affaires. Le PC-12 est ainsi le modèle le plus vendu de l'entreprise. C'est un avion à hélice, d'une autonomie de près de 4 000 kilomètres et d'une vitesse de croisière de l'ordre de 500 km/h. Sa simplicité, sa polyvalence, sa sobriété et son confort sont particulièrement appréciés et, en 1999, il a été désigné comme l'avion le plus sûr du monde. Contrairement à beaucoup de ses concurrents, il est capable de se poser sur des aérodromes sans pistes dures de longueur inférieure à 1 000 m. Plus de 1 200 exemplaires de PC-12 ont été produits par la firme de Stans depuis 1991.

L'avion de l'extrême

Mais c'est le PC-6 dit « Porter » qui a apporté une notoriété mondiale à Pilatus. Cet avion, dont le premier vol remonte au 4 mai 1959, va devenir une vraie légende. Capable de décoller et d'atterrir sur quelques dizaines de mètres seulement (soit beaucoup moins que ses concurrents), de se poser dans une clairière en pleine jungle comme sur un glacier quelles que soient les conditions météorologiques ou presque, le PC-6 est l'appareil des baroudeurs et n'a pas galvaudé son surnom de « Jeep de l'air » : équipes médicales ou d'assistance, ravitailleurs de l'extrême... ont fait leur favori de cet avion léger, manœuvrable et capable de prouesses. En 1962, un PC-6 se pose au Népal à une altitude de 5 500 m, un record à l'époque. Il est très rare qu'un avion possède une telle longévité et une si grande popularité, sur plusieurs décennies. Il semblerait que les services secrets américains l'utilisent encore très régulièrement dans le cadre d'observations discrètes et pas forcément « avouables » dans les zones les plus reculées et les moins accessibles du monde... Increvable, fiable, le PC-6 « Porter » n'arbore sans doute pas le look le plus moderne mais il possède une efficacité tout helvétique... C'est l'avion préféré des clubs de parachutisme en raison de sa capacité à monter vite en altitude. Malgré un récent accident mortel en Belgique (dû à un défaut d'entretien de l'avion) qui a monopolisé l'attention des médias, la fiabilité légendaire de cet appareil n'est pas remise en cause par les professionnels de l'aviation. Il suffit simplement de consulter les nombreux forums de passionnés sur Internet pour s'en convaincre.

Biréacteur tout-terrain

On souhaite le même succès au nouveau PC-24. Dans le contexte de morosité actuelle, la bagarre sera rude. Mais le petit dernier de la famille Pilatus part avec de sérieux atouts. Il conserve toutes les qua-

Swisshelicopter

Le SKYe SH09 en mission de sauvetage.

Pilatus AG

Le Pilatus PC-24.

lités du PC-12 mais avec une vitesse et un rayon d'action encore supérieurs. Avec des distances de décollage et d'atterrissage de respectivement 820 et 770 m, le futur avion peut se poser sur la bagatelle de 21 000 aérodromes ou aéroports dans le monde, sur des pistes en bitume comme sur celles en sable, en herbe et même sur la neige. Sa vitesse de 787 km/h et son rayon d'action compris entre 2 200 et 3 610 km suivant le nombre de passagers et le chargement de l'avion, son confort et ses atouts pratiques comme la porte de chargement cargo, lui assurent des avantages certains sur la concurrence. Cette qualité suisse a un prix : 8,9 millions de dollars. Le carnet de commandes sera ouvert en mai prochain, le premier vol s'effectuera avant la fin 2014, les certifications européenne et américaine sont attendues début 2017 pour une livraison dans le prolongement. Pilatus espère vendre autant de PC-24 que de PC-12 à ce jour, soit 1 200 unités. Citius, altius, fortius... ■

Bientôt un hélicoptère suisse

Dès cette année, le ciel suisse sera sillonné par un nouvel appareil, un hélicoptère presque entièrement de conception helvétique, une grande première dans notre pays. La société zurichoise Marenco Swisshelicopter se lance dans l'aventure. Après cinq ans d'études et de développement, un prototype du SKYe SH09 est en cours d'assemblage dans le canton de Glaris. Les essais doivent débuter cette année et les premiers appareils seront livrés l'année prochaine, une fois les certifications des agences aériennes américaine et européenne obtenues. Les carnets de commandes sont d'ailleurs pleins pour 2015 et 2016. L'entreprise prévoit de livrer entre 60 et 80 appareils par an quand son rythme de croisière sera atteint.

Le SKYe SH09 possède quelques atouts non négligeables : fabriqué en matériaux composites et en particulier en fibres de carbone, il est léger (2 650 kg de charge maximale au décollage), rapide (270 km/h en vitesse de croisière), dispose d'une autonomie de 800 km, possède un rotor principal à cinq pales afin de réduire les nuisances sonores, un rotor arrière de type fenestron pour davantage de sécurité. Son cockpit modulable, qui peut accueillir jusqu'à huit passagers, présente l'originalité d'être entièrement numérique et offre une grande visibilité sur les côtés mais aussi en dessous de l'appareil. Ce dernier point est déterminant quand il s'agit d'effectuer des travaux de levage.

Mais l'hélicoptère ne se destine pas uniquement à ce type d'utilisation. Il est conçu comme un « couteau suisse volant », capable de mener à bien des missions de surveillance, de sécurité, de secours, de transport de personnes, etc. Sa conception a été entièrement financée par des fonds de placements privés suisses. Il devrait être vendu aux alentours de trois millions de dollars en configuration de base, un prix très raisonnable pour un engin de ce type.

Souhaitons-lui le même succès qu'à ses cousins à ailes Pilatus...