

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: - (2018)
Heft: [1]: Numéro Thematique Aviation

Artikel: Pilatus : comment occuper une niche
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-823442>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 29.03.2025

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



Ce texte nous a été fourni par la Société neuchâteloise des officiers (SNO).

Aviation

Pilatus : Comment occuper une niche

La maison Pilatus, basée à Stans, fait depuis des années la fierté aéronautique de la Suisse tant dans le domaine militaire que civil. Cette année va marquer un *milestone* important pour l'entreprise puisqu'elle s'apprête à livrer son premier jet d'affaires, dont la production est déjà « sold out » pour les prochaines années. Comment expliquer cette « success story made in Switzerland » ?

L'avantage compétitif de Pilatus est que l'entreprise s'est toujours positionnée dans les niches du marché en proposant des produits très spécifiques, à contre-pied de la majorité des constructeurs qui s'efforcent de créer des produits convenant au plus grand nombre.

La gamme de produits actuelle de Pilatus le démontre aisément.

Le PC-6 tout d'abord, appelé par les *aficionados* le *Porter*. C'est l'avion-cargo monomoteur le plus performant au monde, le Land Rover *Defender* des airs : il peut se poser et décoller virtuellement n'importe où et il est d'une robustesse à toute épreuve (la preuve, cela fait cinquante ans qu'il est produit). C'est l'avion préféré des bases de parachutistes, des *bush pilots* et des armées d'Afrique et d'Asie.

Les gammes PC-7, PC-9 et PC-21 sont les uniques avions d'entraînement militaires qui permettent aux armées de voler comme sur un chasseur valant plusieurs dizaines de millions, mais à des coûts beaucoup plus compétitifs.

Le PC-12 finalement est un avion mono-turbopropulseur d'affaires qui dispose de la plus grande cabine sur le marché et offre des performances exceptionnelles, lui donnant accès à 2'500 aéroports de plus que ses cousins à réaction en Europe. Il dispose de 6 à 8 places assises en configuration VIP mais est aussi largement utilisé pour les évacuations sanitaires à cause de sa grande porte cargo et de sa polyvalence.

Toutes les gammes de Pilatus ont un succès indéniable :

le 1500^e exemplaire du PC-12 a été produit cette année et c'est l'avion d'affaires qui garde la meilleure cote sur le marché de l'occasion. Le PC-6 a été construit à 600 exemplaires, la première version remontant à 1959, et les PC-9 et 21 sont actuellement les avions d'entraînement les plus populaires au monde avec respectivement 240 et 130 exemplaires vendus.

Le dénominateur commun de tous ces avions, vous l'aurez peut-être remarqué, est qu'ils sont tous des monomoteurs à turbopropulseur (soit à hélice).

Avec le PC-24, un biréacteur, Pilatus ne sort-elle pas de sa zone de confort ? Est-elle en train de devenir trop « mainstream » ?

La réponse est non, car malgré ce changement radical de configuration, Pilatus fait tout pour « nichiser » son nouveau bébé. Cela commence sur le papier où, au lieu de l'intégrer dans une catégorie existante, sorte de référence utilisée par l'industrie, Pilatus lui a créé une nouvelle catégorie : le super versatile jet.

Cela continue dans les faits, puisque le PC-24 sera équipé de spécificités dont aucun autre jet de catégorie similaire ne dispose : une porte-cargo latérale, une configuration de cabine modifiable en tout temps, la possibilité d'atterrir sur des surfaces non goudronnées, une soute accessible en vol, et la liste continue... Ces arguments ont fait mouche : à ce jour, 81 appareils sont vendus avant même le premier vol passagers, et Pilatus a temporairement fermé le carnet de commandes, victime de son succès.

Le développement de Pilatus est en marche et rien ne semble pouvoir l'arrêter pour le moment.