

**Zeitschrift:** Revue Militaire Suisse  
**Herausgeber:** Association de la Revue Militaire Suisse  
**Band:** 140 (1995)  
**Heft:** 3

**Artikel:** La jeep des airs, le "Pilatus PC-6"  
**Autor:** Lubin, Patrick  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-345514>

### **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:** 06.02.2025

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

# La jeep des airs, le «Pilatus PC-6»

Par Patrick Lubin

Fondée en 1939 à la suite d'un regroupement d'industriels désireux de développer le label «fabriqué en Suisse», la société Pilatus sort de ses usines en 1945 le *P-2*, un avion biplace d'entraînement militaire. Ce n'est qu'en 1959 qu'un tournant décisif est pris avec le premier vol du *PC-6*, un avion de transport léger STOL<sup>1</sup>. Cet appareil va asseoir la réputation de Pilatus à travers le monde.

## Efficacité tout terrain

Prévu pour évoluer à partir de terrains non préparés, le *Pilatus PC-6* fait partie des avions qui ont connu un succès mondial grâce à une conception rustique. La dernière version, le *PC-6/B2-H4*, dépasse considérablement les capacités de la version d'origine. Sa masse à vide remarquablement basse (1,2 tonne) lui permet d'emporter une charge utile de plus de 1,5 tonne. Dans cette nouvelle version, l'allure de l'avion ne change presque pas, à l'exception des saumons des ailes qui ont été redessinés. Un seul pilote est en mesure de mettre l'avion en œuvre, ce qui autorise d'embarquer jusqu'à dix passagers dans la version transport. Le volume de la carlingue permet

également de transformer le *PC-6* en appareil sanitaire équipé d'un brancard et de trois sièges.

Avec une version plus utilitaire, on fait de l'épandage aérien ou on lutte contre les incendies de forêts. Dans cette configuration, ce

sont les capacités STOL qui permettent à l'appareil de se poser à proximité du foyer pour se ravitailler. Le *PC-6* peut rester en vol pendant plus de 4 heures; il peut donc assurer la veille au-dessus des forêts et, en fonction de l'altitude du largage, éteindre des feux

### Caractéristiques techniques «Pilatus PC-6 / B2-H4»

**Dimensions:** Envergure: 15,87 m  
Longueur: 10,90 m  
Hauteur: 3,20 m

**Motorisation:** Turbine Pratt & Whitney  
PT6A-27 (550 à 680 SHP)  
Hélice 3 pales Hartzell HC-B3TN-3D

**Masse:** Masse à vide: 1270 kg  
Masse maximale au décollage: 2800 kg  
Charge utile: 1530 Kg

#### Vitesse et facteur de charge:

Vitesse maximum (VMO) 280 km/h (151 kts)  
Vitesse de croisière (VNO) 213 km/h (115 kts)  
Vitesse de décrochage (VSO) 96 km/h (52 kts)  
Limites de charges: +3,58 g / -1,43 g

#### Performances:

Taux de montée: 287 m/min (940 ft/min)  
Altitude de travail maximale: 7620 m (25 000 ft)  
Plafond: 11 600 m (38 000 ft)  
Distance de décollage: (jusqu'à 15 m / 50 ft) 475 m  
Distance d'atterrissage: (depuis 15 m / 50 ft) 315 m  
Rayon d'action (avec réservoirs supp.): 1503 km (811 NM).

<sup>1</sup> STOL: Short Take-Off and Landing (appareil à décollage et atterrissage court).



PC-6/B2-H4 le dernier né de la famille Pilatus Porter (Photo Pilatus).

naissants sur une surface atteignant 20 m de large et 60 à 120 m de long.

à Pilatus de 5 PC-6/B2-H4, afin de répondre aux besoins de transport de pièces de rechange, d'une ba-

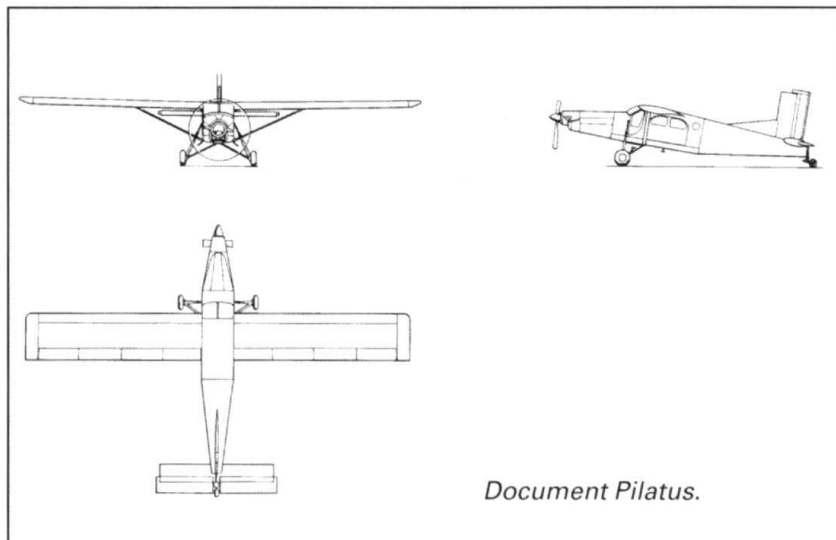
se à l'autre, en cas d'urgence. Il ne s'agit pas là d'un changement d'objectif de la part de l'ALAT, car il n'est pas prévu de suite à cette commande, mais, une fois encore, le coût d'exploitation représente l'argument majeur: avec le PC-6, on bénéficie d'un transport de fret rapide à un prix dix fois inférieur à celui de l'hélicoptère.

Le PC-6 est l'appareil idéal pour le travail aérien. Surnommé «le remonte-pente du ciel» par les adeptes du parachutisme sportif, il a surtout montré son extraordinaire capacité à s'adapter à toutes les situations dans les régions les plus difficiles d'accès.

P. L.

## La France s'équipe de «PC-6»

L'ALAT<sup>2</sup> française est issue de la reconnaissance aérienne de l'artillerie. Dans les années 1970, son parc d'appareils représentait 450 hélicoptères et environ 300 avions légers. Aujourd'hui, il comprend plus de 700 hélicoptères et moins de 10 avions, puisque la mission principale de l'ALAT est l'attaque antichar. En 1992, l'ALAT a passé commande



Document Pilatus.

<sup>2</sup>ALAT: Aviation Légère de L'Armée de Terre.