

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 116 (1976)
Heft: 11

Werbung

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: 13.01.2026

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

AUTOHALL MÉTROPOLE

Schladenhaufen & Cie
Route du Pont-Butin
Petit-Lancy - Tél. 92 13 22

Concessionnaire



AGENCE SERVETTE

Rue de la Servette 83
Tél. 33 36 50 - 34 89 60

imprimerie



sa • genève

typo • offset

3, rue de Fribourg
Téléphone 32 73 93



ELGG

FABRIQUE
DE CHAUSSURES
ELGG S.A., ELGG

L'évaluation d'un avion de combat sous-entend l'examen d'un très grand nombre de paramètres: charge militaire, rayon d'action, vitesse, accélération, manœuvrabilité, précision du tir, maintenance, vulnérabilité, taux d'indisponibilité, prix...

Tout aussi importante, mais moins souvent posée, est la question: l'avion peut-il décoller et atterrir dans les conditions réalistes du temps de guerre? Car ce n'est que dans ces conditions qu'il peut remplir sa mission.

Les aérodromes peuvent avoir des abris de protection, ils peuvent être fortement défendus et considérés comme très difficiles à attaquer et à détruire, mais il ne faut jamais sous-estimer leur talon d'Achille, celui d'être statiques.

Il est bien connu que tous les aérodromes sont des objectifs dont l'attaque est soigneusement préparée à l'avance et que dès le début des hostilités ils seront immédiatement attaqués.

Ce serait sans doute une tâche très difficile de réparer les pistes, surtout si l'on est en présence de bombes à retardement ou des retombées de bombes nucléaires. Imaginez un peu le chaos! Il ne suffit pas de remplir les cratères de bombes avec du béton, mais d'entreprendre un gros travail de génie civil, avec beaucoup de main d'œuvre et de machines qui devraient être immédiatement disponibles à l'endroit même de l'attaque.

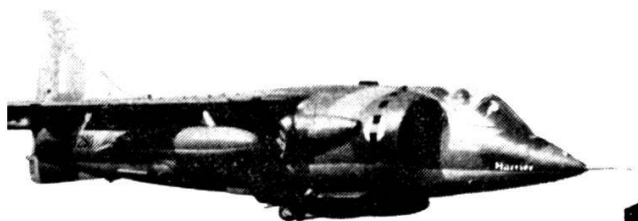
Pourquoi

Evidemment, les fusées d'appoint peuvent faciliter le décollage d'un avion classique, mais elles entraînent de nouveaux risques, de nouveaux frais et, éventuellement, une réduction de la charge militaire. Toutefois, l'avion qui a pu décoller grâce aux fusées d'appoint ne pourra plus atterrir sur la piste endommagée. Il ne pourra donc effectuer qu'une seule attaque.

Le seul avion de combat à réaction capable d'opérer sans avoir à utiliser de longues pistes en dur et de coûteuses installations supplémentaires, comme les supports de fusées d'appoint, est le Harrier. Même sur les pistes asphaltées ou sur l'herbe, sur les surfaces mouillées, enneigées ou verglacées, sa longueur de roulement au décollage ne représente, dans tous les cas, qu'une fraction de celle de n'importe quel avion conventionnel au même poids au décollage. En outre, il peut toujours effectuer un atterrissage vertical au retour d'une mission.

Le Harrier est actuellement construit en série. La Royal Air Force et l'US Marine Corps possèdent des escadrons opérationnels de Harrier.

Exercice dans les conditions opérationnelles avec l'avion V/STOL Harrier à partir d'une piste en béton bombardée (West Freugh, Stranraer, Ecosse): Décollages et atterrissages sans interruption malgré de nombreux cratères de bombes et de nombreux débris.



HS Harrier V/STOL

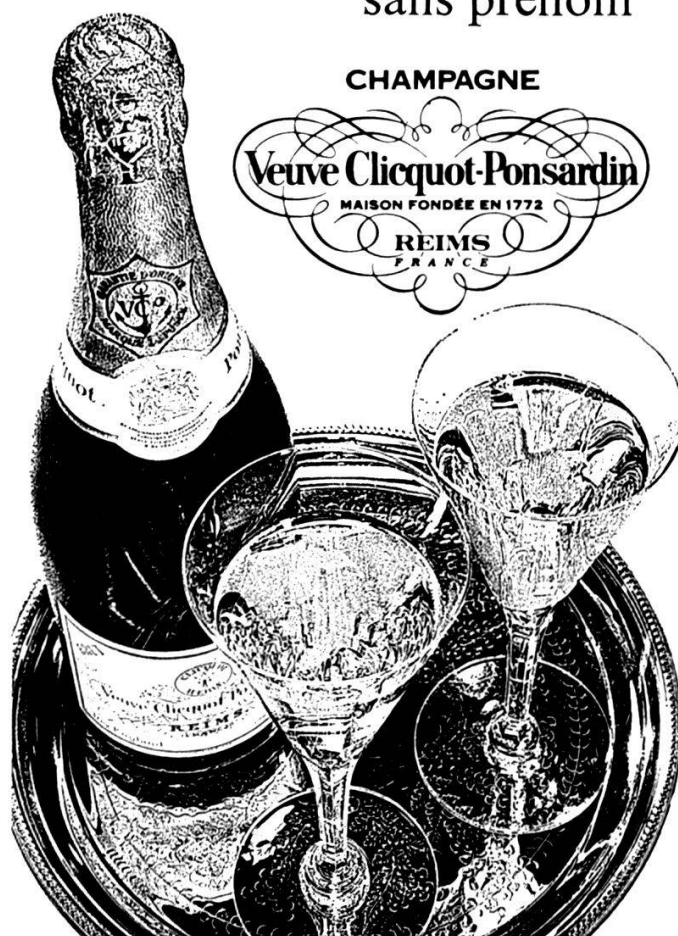
 **Hawker Siddeley**

le Harrier?



Aviation Richmond Road, Kingston upon Thames, Surrey, England.
Téléphone: 01-5467741. Télégrammes: Hawsidair. Télex: 23726.

Un grand nom...
sans prénom



Distributeur pour la Suisse:
Max B. Jordan, 2000 Neuchâtel 4
