

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 116 (1976)
Heft: 12

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: 15.02.2026

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

HERMES *Media 3*



HERMES la machine
officielle de l'armée

HERMES SA

bureau complet

3, rue Pépinet
1003 Lausanne
Tél. 021 20 20 31



Hispano-Oerlikon
(Genève) SA

cherche pour son service « Documentation » un

EMPLOYÉ TECHNIQUE

(discipline mécanique)

qui sera chargé des tâches suivantes: **traduction de documents techniques**
• **analyse de revues et publications touchant le domaine militaire** • **rédaction d'articles pour la présentation de nos produits dans ce secteur.**

Cet emploi conviendrait à officier incorporé dans une unité d'élite de l'armée suisse, connaissant le français et l'allemand (anglais apprécié) et possédant de l'entregent pour collaborer avec différents services.

Nous offrons: **un travail intéressant et varié** • **un emploi stable à l'horaire partiellement libre** • **un salaire en rapport avec les capacités, assorti des prestations sociales usuelles à une grande entreprise.**

Les candidats voudront bien adresser leurs offres écrites, en spécifiant leurs prétentions de salaire et en joignant un curriculum vitae ainsi que tous documents utiles, à

HISPANO-OERLIKON (Genève) S.A.

110, rue de Lyon — 1211 Genève 13

à l'attention du chef du personnel

L'avion d'attaque au sol suédois

SAAB 105 et ses

Le SAAB 105, dans sa version première, a été conçu essentiellement comme appareil d'entraînement des forces aériennes suédoises, accessoirement comme avion d'attaque au sol...

Pardon! Il a été conçu, au départ, comme avion à possibilités de développement multiples; c'est ainsi que la version initiale a donné naissance à plusieurs types d'appareils parmi lesquels l'authentique avion d'attaque au sol que nous proposons.

(Permettez-nous d'ajouter: le fait que le SAAB 105 soit un véritable avion d'attaque au sol n'empêche pas de l'utiliser pour l'entraînement. Il a conservé intactes les qualités de sa jeunesse. *Il pourrait, de ce fait, faire économiser à une armée de l'air des centaines de millions d'investissement en avions d'entraînement.*)

Le SAAB 105 est un avion d'attaque au sol léger...

Pardon! Cet avion d'attaque au sol «léger» pèse tout de même 7 tonnes environ au décollage dont quelque 2,3 tonnes de charge militaire utile, alors que l'emport d'armes du Venom ne dépasse pas 0,9 tonne.

(Permettez-nous d'ajouter: les adjectifs «léger», «lourd» ou «super-lourd» ne signifient pas grand chose. Ce qui compte, c'est de savoir si la capacité globale de transport d'une flotte d'attaque au sol est, oui ou non, suffisante dans le cadre de sa doctrine d'emploi. A cet égard, le SAAB 105 peut, à investissement égal, se mesurer sans complexe aux «poids lourds» qui lui sont opposés. De sa «légèreté» découle de surcroît *l'avantage d'en pouvoir posséder un plus grand nombre, de disposer ainsi d'un éventail optimal d'engagements.* Sans «rallonge» au budget initial.)

Le SAAB 105 est un avion d'attaque au sol simple...

Pardon! Lorsque nous parlons de simplicité, c'est au niveau de l'entretien et de l'emploi et non, par exemple, au niveau des équipements électroniques qui, eux, n'ont rien de simple!

(Permettez-nous d'ajouter: peut-on parler de «simplicité» pour qualifier l'électronique de bord du SAAB 105 qui coûte environ 1,5 million de francs et comporte un viseur de bombardement ultra-moderne à laser? Au demeurant, la question fondamentale est celle du rapport coût-efficacité et non celle de la simplicité. Sous cet angle, *le SAAB 105 est doté pour l'attaque au sol d'un système d'armes moderne à haute performance.* Son efficacité au combat est au moins dix fois supérieure à celle du Venom.)

Le SAAB 105 est un avion d'attaque au sol subsonique...

Pardon! La vitesse idéale d'approche de l'objectif et de largage des bombes est d'environ 800 km/h – ni plus, ni moins – quel que soit le type d'avion. En outre, la meilleure protection de l'appareil contre l'attaque, qu'elle vienne du ciel ou du sol, reste le vol à très basse altitude. Type de vol à vitesse limitée à environ 900 km/h.

(Permettez-nous d'ajouter: dès qu'un avion dépasse le 650 km/h, il oblige l'adversaire à faire appel aux techniques électroniques de défense contre avions. *Le SAAB, de surcroît, atteint, à pleine charge, une vitesse de 850 km/h avec une vitesse de pointe de 970 km/h.*)

«désavantages»

Le SAAB 105 est un petit avion d'attaque au sol...

Pardon! Nous convenons qu'il est petit. Mais *ses besoins modestes en hangars, en abris, en cavernes* découlent de là.

(Permettez-nous d'ajouter: les avions «petits» sont difficilement repérables, même par l'œil du radar, et ils ont l'avantage d'une extrême maniabilité. C'est ainsi que le SAAB 105 est capable de virer sur 1020 mètres de rayon seulement avec une vitesse de 800 km/h et un poids de combat normal.)

Le SAAB 105 est un avion d'attaque au sol biplace...

Pardon! Le SAAB 105 ne réclame pas la présence de 2 hommes. Le pilote se tire parfaitement d'affaire tout seul. Il existe néanmoins des missions où un équipage de deux hommes est bien utile. Ce qui est exclu avec un monoplace.

(Permettez-nous d'ajouter: un observateur-navigateur peut rendre de précieux services à son chef d'escadrille. *Un équipier n'est jamais de trop pour l'observation de l'espace aérien, la reconnaissance d'objectifs et la mise en action de certains équipements électroniques.* Dans tous les cas, une place de plus c'est – sans supplément de prix – toute une gamme de possibilités nouvelles.)

Le SAAB 105 d'attaque au sol n'est pas beau...

Pardon! Attend-on d'un avion conçu pour être fonctionnel que sa silhouette plaise à l'œil alors même,

- que son aptitude au combat et son coût réduit (qui permet, selon l'équipement, d'en acquérir 125 à 150 dans le cadre d'un budget de 1,3 milliard) *lui confèrent une*

valeur défensive extraordinaire comme élément d'une véritable flotte aérienne;

- qu'il s'accommode de n'importe quel aérodrome pourvu que la piste mesure 1200 mètres (et même moins si nécessaire);
- *qu'il convient parfaitement à une armée de milices tant sur le plan de l'entretien que sur celui de l'engagement;*
- que ses deux réacteurs lui confèrent une plus grande sécurité, élément qui s'ajoute à ses autres qualités (voir plus haut).

(Permettez-nous d'ajouter: la formule «est beau ce qui est fonctionnel» ne s'applique-t-elle pas avant tout aux avions de combat?)

Le SAAB 105 vient d'un petit État neutre...

Pardon! Il vient sans doute d'un petit pays, mais d'un pays qui étudie et construit, depuis la première guerre mondiale, des avions qui sont toujours à la pointe du progrès et ne craignent pas la comparaison avec leurs concurrents étrangers.

(Permettez-nous d'ajouter: nous espérons construire des avions d'attaque au sol en collaboration avec la Suisse, pays neutre comme le nôtre. Et pourquoi pas d'autres types d'avions? Pour commencer, l'avion d'attaque au sol SAAB 105, dont la cellule pourrait être construite à 50% environ en Suisse, dont le montage final pourrait être réalisé en Suisse avec une garantie de prix et de livraison signées par SAAB-SCANIA.)

SAAB-SCANIA

Division Aérospatiale
Linköping – Suède

Inspecteur de direction pour instruction / formation

Nous attachons une très grande importance au perfectionnement incessant de nos collaborateurs du service externe. Dans le but d'intensifier cette instruction, nous cherchons un collaborateur dynamique de 25 à 35 ans, habitué à un travail indépendant. Il devrait en outre avoir un intérêt pédagogique et méthodique. La connaissance de l'allemand est désirée.

De l'expérience dans la vente et des connaissances de la branche incendie/choses sont souhaitées, mais non exigées.

Mission :

Formation de nouveaux collaborateurs du service externe dans le domaine professionnel.

Direction de cours de perfectionnement. Collaboration à des cours de cadres.

Nous offrons :

activité très indépendante;

conditions de travail modernes sans obligation de production;

assurance du personnel parfaitement adaptée.

Même si, actuellement, vous ne vous sentez pas encore à la hauteur de la tâche, prenez malgré tout contact avec nous, car vous serez minutieusement introduit par nos soins dans le nouveau domaine.

Nous restons dans l'attente de votre candidature accompagnée de renseignements détaillés.

La Bâloise, Compagnie d'Assurances
Service du personnel, Aeschenplatz 7
4002 Bâle