

Objektyp: **Advertising**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): **116 (1976)**

Heft 11

PDF erstellt am: **16.05.2024**

### **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.

# AUTOHALL MÉTROPOLE

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

Concessionnaire



GENÈVE

# 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

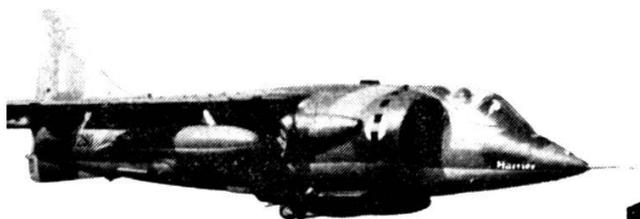
L'évaluation d'un avion de combat sous-entend l'examen d'un très grand nombre de paramètres: charge militaire, rayon d'action, vitesse, accélération, manœuvrabilité, précision du tir, maintenance, vulnérabilité, taux d'indisponibilité, prix...

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.



HS Harrier V/STOL

# 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.

 **Hawker Siddeley**

# le Harrier?

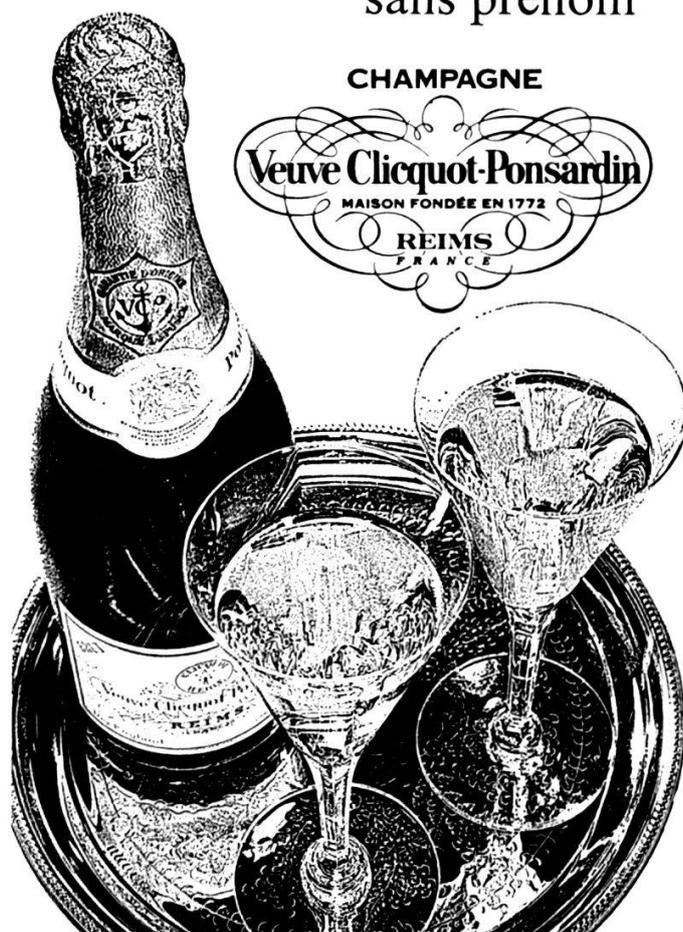


**Aviation**

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

---

Un grand nom...  
sans prénom



CHAMPAGNE

**Veuve Clicquot-Ponsardin**

MAISON FONDÉE EN 1772

REIMS

FRANCE

Distributeur pour la Suisse:

Max B. Jordan, 2000 Neuchâtel 4

---