

Objektyp: **Advertising**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): **136 (1991)**

Heft 7-8

PDF erstellt am: **03.07.2024**

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.

se trouver brusquement stoppé par un système hydraulique d'arrêt.

En cas d'éjection, le pilote peut se retrouver dans des environnements extrêmement différents, de la mer glaciale au désert brûlant. Il doit alors non seulement faire preuve de présence d'esprit, mais également pouvoir compter sur des vêtements et un équipement de survie soigneusement conçus. Sa garantie à cet égard réside dans les inlassables essais auxquels ces derniers ont été soumis, principalement dans les chambres climatiques et les bassins d'immersion que possède l'institut.

La protection de l'équipage pendant et après éjection est une chose essentielle, bien sûr. Mais la meilleure solution de toutes est encore celle qui consiste à prévenir l'accident. Nombre d'accidents étant imputables à une erreur de l'équipage, l'un

des principaux aspects du travail effectué à l'institut consiste à rechercher les moyens d'améliorer l'affichage, les systèmes avertisseurs et les contrôles à l'intérieur du cockpit afin de réduire les risques d'erreur. Ici intervient largement le psychologue, qui apporte sa connaissance de la manière dont l'homme perçoit son environnement, pense et réagit.

Un travail assidu et souvent pionnier a permis à l'homme de fonctionner efficacement dans les airs avec un degré de sécurité et de confort impensable il y a seulement trente ans. Les progrès constants de l'aviation ne manqueront pas de poser des problèmes nouveaux, mais la raison d'être de l'institut n'est-elle pas de les résoudre?

N.-C. M.



*Les comptes SBS –
des comptes pour
viser juste.*



**Société de
Banque Suisse**

Une idée d'avance