La garde aérienne suisse de sauvetage a ses parachutistes

Autor(en): **Wyss, Raymond**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **La Croix-Rouge suisse**

Band (Jahr): **62 (1953)**

Heft 1

PDF erstellt am: **23.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-682634

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

LA GARDE AERIENNE SUISSE DE SAUVETAGE A SES PARACHUTISTES

Par le Dr Raymond Wyss

Au mois d'avril 1952 l'assemblée des délégués de la Société suisse de sauvetage, présidée par le Dr Bucher, décidait de créer une garde aérienne de sauvetage.

Les avalanches meurtrières de ces dernières années, les chutes d'avions en haute montagne et d'autres catastrophes ont montré qu'à côté des associations de samaritains et des colonnes de la Croix-Rouge, une institution capable de porter encore plus rapidement secours à des sinistrés et utilisant l'avion, l'hélicoptère et le parachute était nécessaire.

«Le saut en parachute n'est pas un sport, c'est un moyen de transport.» Voici la première chose qu'on nous a laissé entendre dès notre arrivée à Abingdon, base école de la R. A. F., le 22 septembre 1952. Nous étions là-bas dix candidats, cinq médecins, parmi lesquels le Dr Guido Pidermann, chirurgien en chef de notre Garde, et cinq samaritains, dont un guide de chien d'avalanche et un parachutiste suisse connu, Hans Walti, accompagné de sa femme, élève également.

Le Dr Bucher, président de la Société suisse de sauvetage (S. S. S.), et le Dr Wiesinger, chef de la commission médicale, nous accompagnaient.

Un intéressant exercice de sauvetage aérien à l'aide d'un hélicoptère auquel est suspendu une nacelle pour le transport du sauveteur et d'un chien d'avalanche. (Photo Ciné-Journal suisse.)

Déjà le chef de l'aérodrome civil de Sion, le pilote Geiger, a prouvé au monde qu'il était parfaitement possible, dans certaines conditions, de se poser avec un avion de sport sur les neiges d'un glacier à plus de 3500 mètres d'altitude. L'hélicoptère, à condition de ne pas l'utiliser au-dessus d'une certaine altitude, peut rendre également de grands services. En cas d'avalanche, hélicoptère et avion permettront par exemple d'amener dans le plus bref délai un chien d'avalanche avec son guide, accompagnés d'un médecin-chirurgien.

Toutefois, là où ces deux moyens de transport s'avéreront insuffisants, voire inutilisables, il faudra engager des parachutistes. Je vais en parler aujourd'hui, puisque j'ai l'honneur d'en faire partie, en qualité de médecin.

L'école d'Abingdon est admirablement organisée. Les dix premiers jours furent entièrement consacrés à l'entraînement préparatoire au sol. Nous nous exercions chaque jour dans une immense halle, équipée avec un nombre impressionnant d'engins. Rien n'était laissé au hasard. Sous la surveillance méticuleuse d'un officier et d'un sous-officier, instructeurs parachutistes anglais, nous apprenions à nous familiariser avec toute les phases du saut.

La sortie de l'avion, d'où il faut «s'éjecter» le plus loin possible, était pratiquée à partir de portes de fuselages. De gigantesques pendules à l'extrémité desquels nous nous balancions, suspendus dans un véritable harnais de parachute,

nous familiarisaient avec les conditions du vol. L'atterrissage, enfin, était exercé des centaines de fois, sans engin pour commencer, puis à l'aide d'engins nous précipitant sur le sol recouvert d'épais tapis.

Cet entraînement physique intense était coupé de théories aussi agréables et délassantes qu'instructives, essentiellement sous forme de schémas et de films sonores.

Chaque matin, entre dix heures et dix heures trente, nous jouissions d'une pause pour boire le thé traditionnel, au milieu des soldats et sous-officiers, élèves parachutistes, comme nous-mêmes, avec lesquels nous avions d'excellents rapports de camaraderie.

A seize heures trente, le travail prenait fin pour tout le monde. Rarement courbaturés, en raison de l'admirable progressivité du programme, nous n'en étions pas moins heureux de quitter notre «training» pour aller prendre le thé officiel dans le Mess des officiers où nous vivions et dans lequel nous nous sommes faits de grands amis.

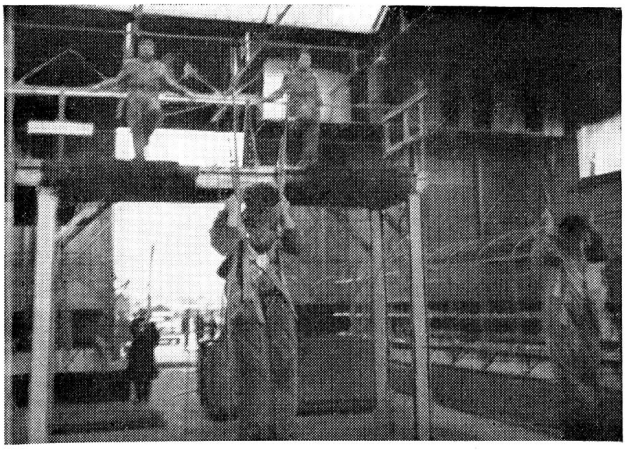
Le premier saut

Et puis, un jour, arriva le grand moment: le premier saut effectué d'un ballon captif.

Je me souviendrai toujours de ce vendredi soir 3 octobre. Toute la journée nous avions attendu que le vent se fût enfin calmé. Confortablement calés au fond de nos fauteuils-club nous attendions à chaque minute l'ordre de départ. Je ne dirais pas que nous nous réjouissions follement, peut-être même ressentions-nous de l'anxiété; toutefois nous étions impatients de connaître cet inconnu. Nous étions prêts.

Sans trop y croire, nous ajustâmes notre parachute avec une rigoureuse minutie. Nous portions notre assurance-vie sur notre dos!

La «saucisse» était là, devant nous, immobile sous un ciel de plomb, tandis que le soleil couchant enflammait l'occident.

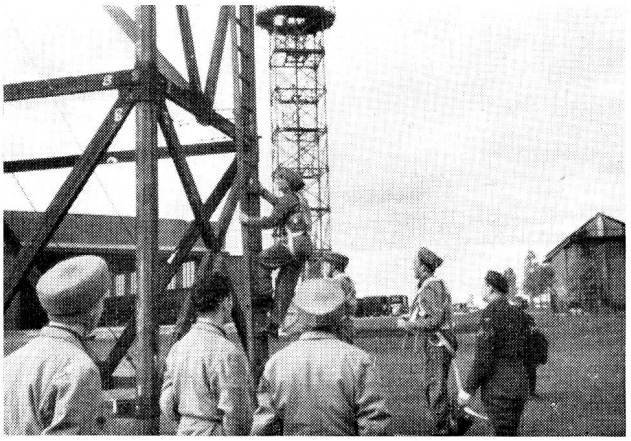


La grande halle et ses engins d'entraînement, au premier plan la «grande balançoire» ou s'exerce le drill du vol. (Photos aimablement communiquées par le «Ciné-Journal suisse» que nous remercions vivement de son obligeance.)

Nous connaissions le drill par cœur pour l'avoir exercé maintes fois dans la même nacelle à l'intérieur de la grande halle. Chacun avait sa place bien définie. J'étais n° 5, le dernier du premier groupe.

Il est dix-huit heures; lentement le treuil déroule son câble; au-dessous de nous la terre s'enfonce sans bruit. Nous montons. Quel calme! En bas, nos amis, semblables à des fourmis, nous suivent des yeux, tandis que notre instructeur, au côté duquel se trouve le commandant de l'école, Wing Commander Kil Kenny, a braqué vers le ciel son énorme haut-parleur. Nous ne serons pas laissés à nous-mêmes pour la première fois: au cours de la descente les ordres nous seront criés.

250 mètres de hauteur! la nacelle s'immobilise; le premier est prêt. Les commandements claquent: les uns après les autres, mes camarades s'élancent comme mus par des ressorts tendus au maximum. Me voici devant la porte... «Go!» Un immense bond en avant, le vide sous mes pieds, une chute terrible qui me paraît durer des siècles. «Je vais mourir» est l'idée réflexe qui traverse mon esprit à toute vitesse. L'instinct de



Avant de sauter du ballon, il faut s'élancer du haut de cette tour de 25 m. Un câble relié à un frein hydraulique permet de régler la vitesse de descente (4 à 5 m/seconde).

conservation est plus fort que le raisonnement et les statistiques... 16 000 sauts et pas un mort! Un choc très doux, presque une caresse des pieds à la tête; à 6 mètres au-dessus de ma tête une immense voile s'est tendue, le parachute s'est ouvert, je me sens sauvé. Je procède déjà au drill classique et me prépare pour l'atterrissage: 40 secondes sont vite passées! Le haut-parleur me dit très calmement tout ce que j'aurais pu oublier dans mes contrôles. Alors que je me croyais immobile, je vois tout d'un coup le sol qui se rapproche de plus en plus vite. Une rude secousse dans mes jambes, je roule sur le sol et me relève déjà. L'automatisme de l'atterrissage a merveilleusement joué grâce à l'exercice intense auquel nous avons été soumis auparavant. Je n'ai pas à déplorer le plus petit «bobo». Une

joie intense m'étreint, cette même euphorie qu'ont éprouvée mes prédécesseurs et qui attend ceux du deuxième groupe.

Nous avons exécuté un deuxième saut du ballon, puis six sauts d'avion, à partir d'un quadrimoteur, le «Hastings», nous lâchant à plus de 200 kilomètres à l'heure. Chaque fois il a fallu faire immédiatement avant le grand pas le même effort de volonté.

Après huit sauts nous étions brevetés parachutistes, au même titre que les soldats des troupes aéroportées anglaises et après avoir rempli les mêmes exigences.

Le 11 octobre, un Convair de la Swissair nous ramenait au pays où un travail considérable nous attend maintenant.

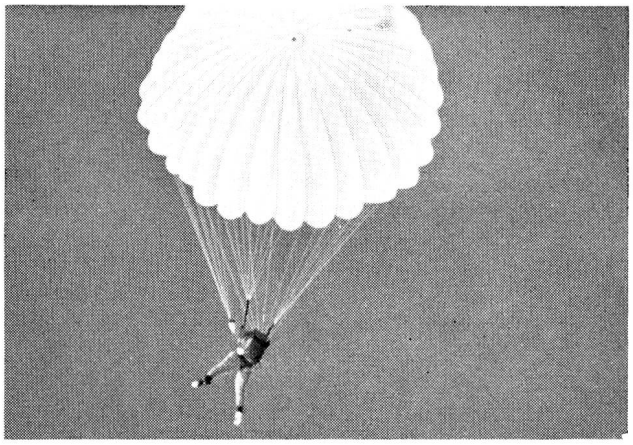
Dans l'avion avant le grand saut. A gauche la porte de la carlingue ouverte et le premier prêt au saut. Les départs se succèdent à une seconde d'intervalle.

La Garde aérienne suisse de sauvetage a ses parachutistes. Elle est dotée du matériel sanitaire et alpin le plus moderne. Elle a ses chirurgiens, ses anesthésistes, ses samaritains, ses guides de montagne, ses chiens d'avalanche, son dépôt de matériel. Elle est encouragée par des personnalités en vue. Beaucoup de matériel a été donné.

Bien des obstacles restent toutefois à surmonter, les difficultés financières sont les plus considérables. La formation d'un parachutiste coûte plusieurs milliers de francs, le matériel est très cher. C'est pour se procurer ces fonds indispensables que la Garde aérienne suisse de sauvetage envoie chaque mois un calendrier-chèque. Tous ceux qui pourront y répondre, si modestement que cela soit, contribueront au succès des futures actions de secours.

Dans un autre article, plus tard, je me permettrai d'exposer comment fonctionne la Garde aérienne, ses possibilités d'engagement, son organisation, son financement.

Avant de clore, félicitons la *Revue de la Croix-Rouge suisse* qui fut parmi les premières en Suisse à souligner l'importance et l'urgence de la création d'une telle institution.



Le parachute s'est ouvert! Nous sommes à 250 m de hauteur, il reste 40 secondes pour se préparer à l'atterrissage. L'essentiel est de stabiliser le parachute et de neutraliser l'action du vent en tirant sur tel ou tel câble, et d'avoir le corps en bonne position d'atterrissage.

DES HELICOPTERES SONT EN SERVICE

La Société suisse de sauvetage annonce comme première étape dans l'organisation de la garde aérienne suisse de sauvetage, la mise en activité de son service de sauvetage par hélicoptère. Ce service est dès maintenant à la disposition de chacun et peut être appelé en tout temps par téléphone n° (051) 93 73 77 service météorologique de l'aérodrome de Kloten.

Les secours suivants peuvent être apportés par l'hélicoptère depuis Dubendorf:

a) Secours en montagne, transport de chiens d'avalanche et de leurs maîtres, même à des endroits difficilement accessibles (ils peuvent être pris à bord de l'hélicoptère en cours de route), transports d'appareils de sauvetage, transport de blessés.

b) Secours médicaux, transport de médecins (chirurgiens) ou de samaritains et de pulmoteurs ainsi que de matériel sanitaire.

c) Secours général, participation éventuelle de l'hélicoptère aux recherches.

Le service de sauvetage par hélicoptère de la Société suisse de sauvetage doit être mis à contribution lorsque d'autres organisations éprouvées ne peuvent apporter un secours plus rapide. Dans les cas douteux, c'est l'Office central de la garde aérienne suisse de sauvetage qui décide.

L'emploi de l'hélicoptère appelle les précisions suivantes:

L'hélicoptère ne peut être utilisé pour le sauvetage de victimes d'accidents que pendant la journée et jusqu'à une altitude maximum de deux mille mètres. Le vol ne peut avoir lieu que si la visibilité est de 500 mètres au moins et la couche de nuages à plus de 50 mètres du sol.

Les personnes qui réclament le service de l'hélicoptère sont priées de fournir les précisions suivantes: endroit exact de l'accident, ou des avalanches; moment de l'accident; importance de l'accident et, si possible, le nombre des victimes. Indiquer si un terrain plat se trouve dans le voisinage du lieu de la catastrophe, ainsi que ses dimensions et donner les conditions météorologiques.