

Zeitschrift: Das Rote Kreuz : offizielles Organ des Schweizerischen Centralvereins vom Roten Kreuz, des Schweiz. Militär-sanitätsvereins und des Samariterbundes

Herausgeber: Schweizerischer Centralverein vom Roten Kreuz

Band: 43 (1935)

Heft: 5

Artikel: Aviation sanitaire

Autor: A.I.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-973204>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 22.12.2024

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

Aviation sanitaire.

D'après le général A. I. Chiriboga.

Dans les mois à venir, on jugera des progrès réalisés par l'aviation sanitaire. A la 15^e conférence internationale de la Croix-Rouge, en octobre dernier, les délégués ont eu l'occasion, lors de la discussion du point 23 de l'ordre du jour, de procéder à un échange de vues sur les récents développements de l'aviation sanitaire et sur le rôle important réservé à la Croix-Rouge dans ce domaine. Le troisième congrès international d'aviation sanitaire, qui se tiendra à Bruxelles, en juin 1935, ne manquera pas de s'inspirer, pour ses travaux, des résolutions votées par la conférence de Tokio.

Le secrétariat de la Ligue des Sociétés de la Croix-Rouge n'a cessé, au cours de ces derniers temps, de jouer le rôle d'animateur à cet égard, grâce à la collaboration active qu'il a établie avec les organisations nationales et internationales d'aviation. L'expérience a démontré, en effet, que l'avion constitue un des moyens de transport les plus rapides et les plus sûrs pour les malades et les blessés. Dans un grand nombre de pays déjà, l'utilisation d'appareils spécialement construits à cet effet, ou d'avions militaires, ou encore d'avions de transport appartenant aux grandes lignes commerciales et facilement transformables, a été soigneusement étudiée, et le rôle de la Croix-Rouge a été clairement spécifié.

Il ne faut pas perdre de vue que les avions des grandes lignes sont de dimensions de plus en plus grandes, ce qui augmente les frais de vol par kilomètre, et rend, par conséquent, le transport d'un seul malade accompagné par un médecin ou une infirmière, relativement cher

comparativement aux autres moyens de transport. Il faut également réaliser qu'en cas de guerre, la Croix-Rouge serait utilisée à son maximum de rendement, et qu'elle pourrait se trouver à court de pilotes, ceux-ci étant mobilisés à des fins militaires. Dans ces conditions, on conçoit l'importance que peuvent prendre les pilotes privés, susceptibles de mettre à la disposition du grand public leurs petits appareils de tourisme, en cas de grandes calamités, ou en toute occasion où les transports d'urgence s'imposent dans un but humanitaire. Ainsi l'aviation de tourisme peut se transformer en aviation sanitaire. Afin de résoudre les différentes questions relatives à l'application pratique de ce problème, la Fédération aéronautique internationale et le Comité permanent des Congrès internationaux de l'Aviation sanitaire sont entrés en contact avec la Croix-Rouge, et ces trois organisations ont nommé des délégués pour étudier la question et le meilleur rendement.

Quelles sont, à l'heure actuelle, les solutions préconisées, à la suite de ces études, pour assurer le transport des malades et des blessés en cas de grande calamité publique et, en temps normal, pour le transport des malades et des médecins? Il y a lieu de rechercher avant tout des accords avec les aéro-clubs nationaux et les sociétés nationales de la Croix-Rouge, afin d'assurer la prompte intervention des pilotes privés et de leurs appareils.

D'autre part, les constructeurs d'avions sont sollicités de rechercher une technique qui permette de modifier les appareils de l'aviation privée, de manière

à pouvoir les transformer rapidement et sans inconvénient en avions sanitaires, en cas de nécessité. En outre, l'instruction que reçoivent les pilotes doit permettre de leur confier le transport de blessés ou de malades, ou de les charger de la reconnaissance des lieux où se serait éventuellement produite une catastrophe. Cet enseignement pourrait être confié à la Croix-Rouge.

Quant à l'appareil, d'une construction simple, il doit permettre des évolutions faciles et pouvoir utiliser des terrains d'atterrissage réduits ou improvisés, tels que des champs ou des prairies situés à proximité d'hôpitaux ou de villes. Du point de vue de la sécurité et du confort du malade transporté, il est indispensable que celui-ci puisse être embarqué sur son brancard sans difficulté, et que la bonne suspension du brancard persiste pendant toute la durée du voyage. La construction de l'avion doit prévoir l'aération intérieure de la carlingue sans provoquer de courants d'air, et le bruit du moteur doit être atténué dans la mesure du possible. Il est recommandé que la tête du malade puisse se trouver au dessus du centre de gravité de l'avion et non loin du pilote, pour le cas où il ne serait pas possible d'embarquer un médecin ou une infirmière voyageuse.

Un appareil, répondant dans une très large mesure à ces considérations, a été réalisé par un constructeur français et présenté dans la matinée du 4 août dernier sur le terrain d'aviation de Villacoublay, aux environs de Paris, à des représentants de la Croix-Rouge et à des personnalités s'intéressant au développement de l'aviation sanitaire. L'appareil présente cette particularité qu'un large espace est réservé au transport des bagages, et c'est précisément cet espace qui, en cas d'utilisation de l'avion pour le transport des blessés, reçoit le brancard. De plus, l'appareil offre l'avantage de permettre un décollage et un atterrissage dans les meilleures conditions, évitant toute secousse au malade transporté. Le bruit du moteur en a été remarquablement atténué. J'ai pu me rendre compte de ces qualités au cours d'un vol d'essai au dessus de Paris.

J'espère que ces impressions intéresseront les sociétés nationales de la Croix-Rouge et les aviateurs privés, qui verront ainsi que les constructeurs cherchent activement à résoudre les problèmes faisant encore obstacle à la généralisation de l'aviation sanitaire. J'ai constaté avec plaisir que ce problème, quant à la construction elle-même, a trouvé sa solution et que son utilisation incombe maintenant aux organisations humanitaires. (Suivi de *L'Infirmière aviatrice*.)

Eine internationale Konferenz für den Strassenhilfsdienst.

Das ungarische Rote Kreuz lädt zu einer internationalen Sachverständigen-Konferenz für den Strassenhilfsdienst ein, die vom 20.—24. Mai dieses Jahres in Budapest stattfinden soll. An der Veranstaltung sind ferner beteiligt die Liga der Rotkreuzgesellschaften und die

ständige internationale Kommission für den Strassenhilfsdienst. Zweck der Konferenz ist die Ermöglichung eines Meinungsaustausches zwischen Rotkreuzvertretern verschiedener Länder und Sachverständigen für Strassenverkehrswesen zwecks Vereinheitlichung der