

Défense aérienne passive

Autor(en): **Naef, Ernest**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Das Rote Kreuz : offizielles Organ des Schweizerischen Centralvereins vom Roten Kreuz, des Schweiz. Militärsanitätsvereins und des Samariterbundes**

Band (Jahr): **44 (1936)**

Heft 11

PDF erstellt am: **11.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-973331>

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.

été faite pour donner force de loi, sur territoire national, à cette interdiction de tout usage quelconque du signe et du nom de la Croix-Rouge, notamment dans le commerce. Son article 9 précise que les noms d'établissements contraires à la présente loi devront être modifiés avant le 1^{er} octobre 1912'. C'est ce que rappelle en termes fort nets le Message du Conseil fédéral du 15 mars 1909 à l'appui de cette loi fédérale. Aucun droit acquis ne subsiste, les dénominations contraires doivent disparaître, même les raisons de commerce antérieures à la loi doivent être modifiées.

Force fut donc à notre cafetier, malgré ses résistances et les appuis officiels, de s'incliner devant la loi et d'abattre son pavillon. Le 'Café de la Croix Rouge' a vécu. Et cette victoire sur un membre de la puissante corporation des cafetiers est tout à l'honneur des fidèles défenseurs de la croix rouge qui l'ont remportée.

Quelques pays ont encore malheureusement une tolérance fâcheuse pour

les emplois de l'emblème antérieurs à leur législation nationale. Ces droits acquis devraient disparaître. Il y a quelques années, malgré la vigilance du secrétaire général d'une Croix-Rouge nationale, une marque de fabrique contenant la croix rouge n'a pu être supprimée parce qu'elle était antérieure à l'interdiction prononcée par la loi nationale et constituait un droit acquis. Cette attitude nous paraît contraire à l'esprit des législateurs de 1906 et de 1929. En tout cas les lois nationales, comme la loi suisse et d'autres, devraient avoir le courage, après un laps de temps suffisant pour tenir compte de la possession antérieure, de prescrire la modification de toute marque de commerce utilisant la croix rouge.

Si la Convention de Genève de 1929 devait être prochainement révisée, il ne serait pas inutile que l'article 28 prit une teneur plus stricte encore, et ne laissât dans ce domaine place à aucune hésitation quelconque.»

Défense aérienne passive.

Peut-on, doit-on faire évacuer de grands centres, en cas d'attaque?

Sous ce titre, *Le Petit Journal*, de Paris, a publié une étude fort intéressante, dans deux de ses éditions, et dont il n'est pas inutile de commenter les points essentiels. Afin de répondre à cette interrogation, M. Le Wita — une personnalité française dont on sait la haute compétence en matière de défense aérienne passive — étudie l'intérêt et les désavantages qu'il y aurait, en cas de danger aérien, à faire évacuer une grande cité moderne. Il souligne que nous avons déjà connu la controverse des masques, appareils considérés comme de vains bou-

cliers contre les gaz nouveaux, puis la querelle des abris modèles, «ruineuse fantaisie d'architectes». Enfin, en ce jour, surgit la controverse de l'évacuation quasi-totale d'une métropole en présence du péril que représenterait une attaque aérienne.

L'évacuation de Paris, pour prendre cet exemple, a semblé une mesure indispensable à certains pour décongestionner cette ville énorme, qui possède en certains quartiers 80'000 habitants par kilomètre carré. C'est ainsi que l'Inspection générale aérienne du territoire a estimé

en France que les $\frac{6}{10}$ des habitants de la capitale devraient être dispersés promptement. On a en effet estimé que la construction de refuges pour tous était une solution impraticable en raison des sommes considérables qu'elle demanderait. Et M. Le Wita de poser cette question: — «Mais faire quitter à des foules immenses un lieu pour d'autres, sur un ordre soudain, dès le début des hostilités, par des rues, des routes et des ponts qui seront alors toujours insuffisants et étroits sous le harcèlement probable de l'aviation ennemie, n'offrirait-il pas des dangers mortels, supérieurs au simple maintien de tout le monde sur place, même en des refuges de fortune?»

L'auteur de l'étude du *Petit Journal* remarque qu'il existe en quelque sorte, si l'on peut dire, deux méthodes pour se protéger. L'une allemande, signifiant la résistance sur place et la discipline absolue aux ordres donnés, l'autre française, conforme à l'individualisme de la race gauloise, individualisme qui sait faire des prodiges d'initiative à l'heure voulue. A cette heure-ci, l'Allemagne organise dans chaque ville une protection systématique sur place. D'innombrables abris de toutes dimensions sont aménagés en refuges possibles pour permettre à la population de se terrer à l'heure de l'alarme. Les études entreprises en Allemagne sont arrivées à ce résultat, que l'on doit se déplacer le moins possible au cours d'une alerte, et avoir simplement à descendre pour trouver l'abri sûr. Mais cette sécurité est soumise à une exigence absolue: celle de la discipline de tous pour la sécurité de chacun.

En songeant au problème de l'évacuation d'une capitale, on est tenté de se demander si une telle dispersion des populations civiles pourrait être en

réalité «méthodique et raisonnée». En d'autres termes, on en arrive à se demander si «l'organisation de la fuite» est réalisable. Mais on oublie peut-être aussi de se demander si elle ne mènerait pas directement à un désastre. On peut répondre que l'évacuation semble s'imposer par humanité à l'égard d'agglomérations qui n'ont rien prévu pour se protéger. On pourrait encore ajouter qu'avec les progrès de l'aviation, la dissémination devient de plus en plus obligatoire. L'arrière n'est plus protégé par les armées au front. La sécurité réside ainsi dans la campagne clairsemée et la montagne déserte. C'est pour cela qu'on a estimé à Paris que l'évacuation constituerait un repliement sur ordre, et en ordre. Pour M. Le Wita, cependant, une telle évacuation ne manquerait pas d'engendrer un désastre. Les foules retrouveraient les dangers qu'elles ont fuis partout où il y aurait densité et entassements nouveaux, sans un camp d'aviation à proximité pour défendre la région. Puis analysant les divers côtés de cette évacuation éventuelle, *Le Petit Journal* expose les raisons pour lesquelles une telle manœuvre de foules s'effectuerait nécessairement au cours de l'alerte, et non pas une fois la mobilisation accomplie. En ce qui concerne Paris, cette évacuation durerait même plusieurs jours. On voit par là les périls évidents qu'elle ferait courir à tous ceux qui y prendraient part.

Dans les arguments qu'il développe contre la mise en œuvre de l'«évacuation organisée», M. Le Wita précise que l'expérience de la nature humaine enseigne incontestablement qu'il est impossible d'organiser l'évacuation d'une vaste foule, prise de panique, sans que l'affolement provoque d'effroyables accidents. On ne saurait lui imposer la moindre discipline et l'émoi serait porté au paroxysme. Et

M. Le Wita de poursuivre dans cette interview qui constitue un avis du plus vif intérêt :

«L'évacuation immédiate donnerait lieu à un gigantesque sauve-qui-peut d'hommes, de femmes, d'enfants, de vieillards, de malades. Ils fuiraient le plus vite possible de toutes leurs forces, qui en auto, qui à pied, et tous emportant avec eux quelque chose, ce qui leur est précieux ou indispensable, depuis des provisions et des meubles, jusqu'à des chats, des chiens et des perroquets. Le jeu brutal des coudes, la précipitation des voitures, la course folle provoqueraient des milliers d'écrasements, d'acerochages, d'embouteillages, plus encore dans la banlieue que dans Paris-même. On reverrait en des proportions énormes ce que nous voyons à chaque incendie de cinéma ou de théâtre, ce qu'on a vu lors du sinistre du Bazar de la Charité, quand il y eut plus de 600 blessés et morts, victimes d'avoir simplement perdu tout empire sur soi-même. L'évacuation tenterait de plus l'ennemi en offrant une cible large et mouvante à ses avions qui pourraient survenir à loisir dans l'espace sans frontières.»

On ne songe peut-être pas assez, lorsque l'on précise l'intérêt que peut comporter l'évacuation de telle ou telle localité, à l'existence qui attendrait les évacués une fois rendus au lieu où la dispersion les destine, et c'est encore là un sujet qu'il ne faut pas sous-estimer; que l'on songe au ravitaillement en nourriture de toutes ces foules, que l'on songe aux soins à leur donner, à la façon de les loger, etc.

En étudiant comment l'Allemagne a organisé sa protection sur place par des moyens très pratiques et scientifiques à la fois, on se demande si tous ces déplacements catastrophiques, ces périls super-

flus, cette fuite générale alors que la distance existe si peu pour l'avion, seraient bien nécessaires pour se protéger contre les attaques aériennes. La technique des abris a fait depuis deux ans de tels progrès qu'elle met la protection à la portée de tous. L'Allemagne donne l'exemple qu'on peut rendre une cave étanche et boucher un soupirail à peu de frais, et qu'on peut doter un immeuble d'un abri en acier, notamment, grâce à une cotisation minime ajoutée au loyer.

Le salut est là, remarque M. Le Wita. Il est sans doute bon de prévoir une évacuation éventuelle, mais de la prévoir comme un repliement sur ordre militaire, mais non comme un premier moyen de protection. Elle est le troisième, après l'abri et le masque, qui sont seuls en mesure de parer à l'attaque brusquée. Sous les coups imprévus, le premier réflexe humain consiste à se couvrir du bras: voilà l'abri et le masque. On fuit ensuite, quand on se défend mal: voilà la dispersion. On recommande par ailleurs aux porteurs de masques de marcher lentement en allant vers l'abri, pour ne pas s'essouffler en augmentant la fréquence de la respiration, et de ne pas être tentés d'enlever leur appareil. Comment, dès lors, au moment de l'évacuation, pendant une alerte, pourrait-on exposer les mêmes à des courses interminables, dans des conditions de panique et par des voies souvent infectées ?

En résumé, *Le Petit Journal* conclut, à juste titre, croyons-nous, qu'il n'est de défense passive qu'organisée sur place d'abord. Il n'y a ainsi pas deux manières de se protéger, il n'y en a qu'une, c'est la défense passive issue de la science et de la technique la plus récente. Dans certains pays, on tarde encore à comprendre cette vérité.

En ce qui concerne la Suisse, nous croyons que les considérations émises par le grand quotidien de Paris, grâce à l'interview qu'il a obtenue de M. Le Wita, sont d'un très vif intérêt. Elles nous permettent d'envisager le problème de la D. A. P. sous un jour qui n'est peut-être pas nouveau, mais qui n'en est pas moins

d'actualité hélas la plus urgente. L'opinion de M. Le Wita démontre bien que pour toutes nos villes, Zurich, Genève, Berne, Bâle, Lausanne, etc., aussi bien que pour d'autres localités de moindre importance, la préparation de la protection passive sur place est la première solution à notre salut.

Ernest Naef, dans Protar n° 9, 1936.

L'aviation privée et la Croix-Rouge.

Il y a trente ans, se tenait à Stockholm le premier salon de l'automobile. A cette époque, un jeune journaliste attaché à l'un des grands quotidiens suédois, fit un reportage dépeignant dans les termes les plus enthousiastes la nouvelle invention, qui lui paraissait néanmoins destinée à rester le monopole du luxe et du sport. Si ma mémoire est fidèle, il terminait son article par ces mots: «En Suède, du moins, à cause de la neige et des montagnes, ce moyen de transport n'aura jamais une utilité pratique.»

A peu près à la même époque, l'un des médecins les plus connus de Paris, à qui l'on demandait son avis sur la possibilité d'utiliser l'automobile pour le transport des malades, répondait que cela ne pourrait se faire sans certains risques, ce transport exigeant la construction d'une voiture fermée dans laquelle le bruit du moteur aurait un effet nuisible sur le malade.

Les temps ont évolué. — Depuis lors, un nouveau moyen de transport est né: l'avion. Si aujourd'hui les deux personnes dont nous venons de parler étaient consultées sur les possibilités de son développement futur, je suis persuadé qu'elles ne feraient pas preuve du même pessimisme; le journaliste comme le

médecin prophétiseraient sans doute que, dans une trentaine d'années, on comptera autant d'avions privés de tourisme qu'il y a aujourd'hui d'autos de ce genre, et que ces avions pourront facilement être utilisés pour le transport des malades. Ils ajouteraient évidemment qu'il faut entreprendre sans tarder l'étude des modalités permettant de mettre ces petits avions au service de l'humanité.

Le problème de la construction d'avions spéciaux destinés au transport des malades et des blessés, a déjà été résolu. Nous avons également passé le stade expérimental du transport de ces malades par la voie des airs, ce mode de transport ayant été fréquemment utilisé dans des régions à population clairsemée et offrant des voies de communication peu nombreuses ou difficiles. C'est ainsi que l'expérience de la Suède dans ce domaine, au cours de ces dix dernières années, a servi d'exemple à d'autres pays en vue de la création de postes permanents de transport par avions sanitaires, sous l'égide du gouvernement.

Les grands avions de ligne, ainsi que les aéroplanes militaires sont également employés pour le transport des malades. Cette considération a incité les promo-