

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 69 (1924)
Heft: 11

Artikel: Les services sanitaires et l'aviation
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-340822>

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: 04.04.2025

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

Les services sanitaires et l'aviation.

Le Comité international de la Croix-Rouge a bien voulu nous adresser la communication suivante au sujet d'une expérience de transports de blessés par avions qu'il a organisée à Genève. Elle servira d'introduction à un article que la *Revue militaire suisse* publiera dans une de ces prochaines livraisons, et dont l'auteur, M. le Dr Armand Vincent, médecin-major de 1re classe à la Direction du service de santé du ministère de la guerre, à Paris, est un des spécialistes les plus qualifiés pour exposer ce sujet.

Le comité international de la Croix-Rouge voit avec grand intérêt les progrès qui ont été récemment accomplis dans le domaine du transport de blessés par avions sanitaires et se préoccupe, pour diverses raisons, du développement qu'est appelée à prendre l'aviation sanitaire. Le Service de santé militaire français, en particulier, qui a utilisé et utilise ce mode de transport des blessés dans des conditions non pas d'essais, mais d'utilité pratique, a bien voulu envoyer à Genève un avion accompagné de médecins distingués pour exposer au Comité international ses expériences déjà réalisées.

Il importe en effet, devant la probabilité du développement de l'aviation sanitaire, de préparer l'élaboration d'une réglementation internationale qui s'ajoute aux Conventions de Genève pour la neutralisation de la protection du transport des blessés et malades par la voie des airs.

D'autre part, les expériences faites jusqu'à présent montrent très nettement que l'aviation sanitaire peut prendre, au bénéfice des blessés et malades civils aussi bien que militaires, une importance considérable, en permettant de transporter rapidement tous ceux pour lesquels une opération d'urgence s'impose, du lieu où ils se trouvent jusqu'aux grands centres chirurgicaux.

Dans des cas de catastrophe, une mobilisation rapide d'une aviation sanitaire bien organisée permettrait certainement d'épargner bien des morts et bien des souffrances, en facilitant les interventions d'urgence.

Le Comité international, désireux d'attirer l'attention sur les services que peut rendre l'aviation sanitaire, a cherché à organiser, en même temps qu'une réunion d'étude entre les experts techniques et lui-même, une manifestation démonstrative, au moment où la session de l'Assemblée de la Société des Nations, à Genève, a réuni dans cette ville nombre de personnalités éminentes s'intéressant aux questions humanitaires.

Dans le délai très court que les circonstances ont imposé pour l'organisation de cette réunion et de cette manifestation spéciale, le Service de santé militaire français a pu, — possédant déjà une organisation très complète d'aviation sanitaire, — répondre à l'invitation du Comité international en envoyant des conférenciers et un avion.

Des autres pays conviés à envoyer des techniciens ou des appareils (le Comité n'avait pu s'adresser qu'aux pays point trop éloignés), aucun autre n'a pu malheureusement se préparer à temps, mais tous suivent avec intérêt ce qu'apprendra d'utile la démonstration qui vient d'être faite.

La France pratique l'aviation sanitaire depuis décembre 1920, au Levant et au Maroc. Au Levant, ont été évacués par avions sanitaires 80 blessés en décembre. Puis en 1921 tant au Maroc qu'au Levant, 700 blessés par voie des airs. En 1922, 500 et en 1923, 1200. Ces chiffres sont d'ailleurs fonction de l'activité militaire : combats, expéditions par colonnes, etc. dont dépend le nombre des blessés.

En 1924, dans ces pays, l'aviation de transport des blessés est devenue un moyen régulier et, chaque mois, on évacue par avion en moyenne 50 blessés au Maroc et 25 au Levant durant les périodes calmes de temps de paix. Certains jours de combats en 1923, on a réussi à évacuer 200 blessés dans une même journée, qui furent répartis sur des hôpitaux de l'arrière : Fez, Mekhnès, Rabat, Casablanca, etc., sur des distances variant de 80 à 450 km., qui furent franchies de 1 à 3 heures de vol. Ceci a permis d'utiliser en toutes circonstances les ressources hospitalières de l'arrière et de répartir les blessés dans les divers hôpitaux, suivant leurs spécialités : blessures du visage, des membres, etc.

En France, depuis 1922, le Service de santé a fait des essais de transport de blessés par avions dans le 18^e corps

d'armée, sous la direction du médecin principal Picqué. Ces avions évacuèrent surtout des blessés graves, et permirent de sauver une trentaine de vies humaines qui eussent été perdues sans ce moyen de transport.

On estime que l'avion de transport pour blessés, qui est exclusivement réservé au transport des blessés malades graves intransportables, a permis de sauver les $\frac{2}{3}$ du chiffre total des évacués, qui eussent été perdus sans cela. C'est-à-dire que sur 2800 blessés transportés en 3 ans on a pu sauver près de 2000 vies humaines.

La France dispose actuellement de 20 avions en service au Maroc, 20 au Levant, 10 en Algérie-Tunisie, 3 dans le 18^e corps d'armée, à Bordeaux, 3 dans le 20^e corps d'armée, à Nancy. Ces avions sont du type Bréguet, moteur Renault 300 HP pouvant porter 2 blessés couchés et 1 assis, en plus du pilote. Les blessés sont disposés dans une cabine parfaitement confortable, chauffée électriquement. Ils peuvent recevoir des soins, si nécessaire, du médecin ou infirmier qui accompagne, suivant les cas.

L'aviation sanitaire a donné de si excellents résultats que, dès à présent, le Ministère de la guerre a décidé d'en généraliser l'emploi en France, en dotant le territoire français d'un avion par corps d'armée et en les rassemblant à raison de groupes de 3 auprès du centre chirurgical qu'ils sont appelés à desservir et formant ainsi des secteurs. Ces avions seront constamment à la disposition du chirurgien chef du service du secteur qui pourra les dépêcher instantanément auprès des cas graves — nécessitant des interventions urgentes — qui lui seront signalés. Les avions seront sans cesse prêts à partir, un pilote étant en permanence à côté de l'appareil de garde, et si besoin est, il pourra être fait appel aux avions du secteur voisin, ce qui permettra en cas de catastrophe d'avoir en quelques heures les moyens de transport aussi nombreux et aussi rapides qu'il sera nécessaire.

Les centres chirurgicaux sont : Paris, Tours, Bordeaux, Lyon et Nancy. Chaque secteur, en temps normal, assure son propre service avec les mêmes avions, afin qu'ils connaissent bien les terrains d'atterrissage et les différentes conditions dans lesquelles ils peuvent être appelés.

Dans les secteurs, les autos-ambulances réparties dans toutes les localités importantes du territoire assurent le transport des blessés jusqu'au plus proche terrain d'atterrissage. Les liaisons sont directes. Pour éviter tout retard, les médecins-chefs en appellent immédiatement au chef du secteur chirurgical qui a les avions sous ses ordres.

Ces escadrilles dépendent directement du Service de santé qui est possesseur des avions.

Ce qui s'entend des transports des blessés, s'entend aussi des transports des malades à opérer d'urgence. D'autre part, ce qui appliqué à la collectivité militaire, saine par définition, en raison de sa sélection, a donné des résultats si satisfaisants, serait encore plus intéressant appliqué à la collectivité civile, également.

Le Service de santé français, après ses expériences heureuses, a présenté au Comité international de la Croix-Rouge, les résultats de ce mode de transport afin qu'il puisse étudier sa neutralisation en temps de guerre et préparer l'élaboration d'une convention internationale à cet effet, et qu'il puisse, pour le bien de l'humanité, également diffuser par le monde ce nouveau mode de transport des blessés et malades.

A l'adresse de nos camarades que l'aviation sanitaire intéresserait spécialement, nous donnons l'énumération des publications, soit brochures, les plus récentes et les plus utiles à consulter :

L'aviation sanitaire. Conférence faite à la Société française de navigation aérienne, par le médecin-major de 1^e classe Armand Vincent. (Editions J. Roche d'Estrez, Paris.)

Les avions sanitaires, leur évolution, leur emploi. (Même auteur, même éditeur.)

Le matériel technique du service de santé. (Même auteur. Charles-Lavauzelle et Cie, éditeurs.)

Et deux communications faites au Congrès international de médecine militaire de Rome, le 28 mai 1923 :

Les moyens de transport des malades et blessés, par MM. J. Uzac, médecin principal de 1^e classe, et A. Vincent, médecin-major de 1^e classe.

Cadre de transport et d'immobilisation pour blessés atteints de fractures graves et multiples, par M. H. Rouvillois, médecin principal de 1^e classe, professeur à l'École d'application du Val-de-Grâce.
