

La commission militaire pour la prévention des accidents nous dit : en congé, pas d'accident

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): **120 (1975)**

Heft 3

PDF erstellt am: **26.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-343940>

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.

La commission militaire pour la prévention des accidents nous dit...

En congé, pas d'accident

SURMENAGE

En 1973, le nombre des militaires victimes d'un accident mortel pendant le congé a été bien supérieur à celui des hommes tués au service. Les causes de ces accidents sont diverses. L'une d'elles consiste dans le changement des conditions de vie auquel le militaire est soumis pendant sa période de service. Après quelques jours, ce changement a pour conséquence une fatigue générale. Aussi longtemps que le militaire vit dans l'astreinte du service, il s'en aperçoit à peine. Ce n'est plus le cas lorsqu'il est déconsigné pour le congé du dimanche. Il rentre alors chez lui avec sa voiture privée et parcourt de nombreux kilomètres dans un temps aussi court que possible. C'est alors qu'apparaissent, chez la plupart des conducteurs, les signes du surmenage. Ils sont causés par le changement du rythme de vie, le genre de travail inhabituel qu'impose le service, l'astreinte du voyage et le bruit monotone du moteur, notamment sur les autoroutes. Tôt ou tard, le conducteur éprouvera fortement le besoin de dormir. Comme ce besoin ne peut être longtemps contenu, il est fréquemment la cause d'accidents graves attribués au surmenage. Lorsque l'on sait que la plupart des détenteurs de véhicules privés ne rentrent pas seuls en congé mais emmènent avec eux des camarades, parfois pères de famille, on mesure la responsabilité qu'ils endossent.

Les dangers sont les mêmes pour le militaire qui rejoint sa troupe à la fin du congé. Il serait non seulement déraisonnable, mais aussi criminel, d'accroître encore sa fatigue en ne profitant pas du congé pour dormir. Le congé est réservé au repos et aux loisirs.

Pour éviter les accidents dus au surmenage, la Commission militaire pour la prévention des accidents recommande aux conducteurs de s'abstenir de conduire eux-mêmes leur véhicule pendant le congé, à l'aller et au retour. Il vaut mieux confier le volant à son épouse ou à une personne de ses connaissances. Il est possible, en outre, d'utiliser pendant le congé les moyens de transport publics.

ALCOOL

Le conducteur qui a été déconsigné pour le congé dominical peut retarder sa rentrée à domicile pour diverses raisons, par exemple s'il doit encore régler une affaire ou attendre un passager avec qui il a rendez-vous. Il est compréhensible qu'il prenne alors un verre avec ses camarades avant de les quitter. Mais prudence! Même une faible quantité d'alcool peut mettre en danger le conducteur et lui faire perdre ses moyens dans certaines situations critiques.

Des statistiques internationales prouvent que le risque d'un accident entraînant des blessures ou même des décès est déjà doublé ou même triplé lorsque l'alcoolémie d'un conducteur est inférieure à 0,8‰.

Des spécialistes ont en outre constaté que les facultés physiques et mentales sont diminuées même lorsque l'alcoolémie est très faible. Il peut dès lors arriver qu'un conducteur ne puisse déjà plus évaluer correctement une situation en raison d'une alcoolémie d'environ 0,3‰. Il est alors incapable d'estimer exactement les distances et les vitesses. Ses réactions sont ralenties et sa faculté d'adaptation à une situation notamment pour charger de direction ou freiner, est diminuée.

On a constaté scientifiquement que déjà à partir d'une alcoolémie de 0,5‰, l'attention du conducteur est affaiblie et qu'il a de la peine à coordonner ses mouvements. En outre, les fausses appréciations qui peuvent résulter de la consommation d'alcool entraînent dans certains cas de graves accidents de la circulation.

Celui qui est pris de boisson fait preuve en outre de peu d'esprit critique, de présomption et d'insouciance. Ces facteurs nuisent au comportement du conducteur même lorsque l'alcoolémie n'atteint pas 0,8^o/100.

Se fondant sur ces considérations, le Tribunal fédéral a décidé depuis un certain temps déjà qu'un conducteur qui a causé un accident sous l'influence de l'alcool peut être condamné pour avoir conduit en état d'ivresse même lorsque l'analyse du sang a révélé une alcoolémie inférieure à 0,8^o/100.

Les conducteurs qui partent en congé avec leur véhicule endossent une lourde responsabilité, qu'ils soient seuls ou accompagnés. Pour rentrer à domicile sans accident et pour passer le congé tranquillement et sans souci, il faut observer d'abord la règle suivante:

S'attabler avec des camarades: OUI
Consommer de l'alcool avant de rentrer à son domicile: NON

CEINTURES DE SÉCURITÉ

Tous les usagers de la route risquent d'être impliqués dans un accident de la circulation de manière tout à fait inattendue. Chacun doit se protéger le mieux possible contre les conséquences d'accidents imprévus. Actuellement, les ceintures de sécurité constituent, lorsqu'elles sont portées par les occupants des voitures qui en sont équipées, la meilleure protection contre les blessures mortelles ou graves. C'est toutefois dans cette catégorie d'usagers, qui peuvent utiliser constamment ce dispositif de sécurité, que le Bureau fédéral de statistique a relevé le plus grand nombre d'accidents mortels. Ainsi, en 1973, 584 conducteurs et passagers de voitures ont perdu la vie dans des accidents de la circulation. Ce nombre aurait pu être considérablement réduit si les occupants n'avaient pas omis d'utiliser les ceintures de sécurité.

L'opinion selon laquelle un conducteur pourrait se retenir à son volant au moment d'une collision et éviter ainsi que son corps soit projeté en avant doit être vivement désapprouvée. Des enquêtes ont permis d'établir qu'un conducteur n'ayant pas attaché sa ceinture peut être soumis, même si la vitesse est faible, à un choc d'une force plus de dix fois supérieure à celle qui résulte du poids de son corps. Toutefois, même le champion du monde d'haltérophilie ne peut soulever qu'un poids approximativement deux fois et demie supérieur à celui de son corps. En revanche, une ceinture de sécurité en bon état peut supporter une poussée de trois tonnes. Chaque conducteur ou passager d'une voiture devrait dès lors se rendre compte par lui-même de la meilleure manière de se protéger contre les blessures mortelles ou graves.

Les ceintures de sécurité doivent toujours être portées, même à l'intérieur d'une localité traversée à une vitesse réduite. Lorsque des collisions se produisent à une vitesse inférieure à 60 km/h, les ceintures constituent une protection presque intégrale contre les blessures mortelles ou graves.

D'autre part, en matière d'assurance-occupants, la plupart des compagnies d'assurances augmentent leurs prestations jusqu'à 50% environ pour les personnes accidentées qui peuvent prouver qu'elles portaient au moment de l'accident une ceinture de sécurité expertisée.

PORT DU CASQUE

Les conducteurs et passagers des motocycles lourds font partie des usagers de la route qui risquent le plus d'être accidentés, non seulement parce qu'ils ne sont pas protégés par une carrosserie, comme les occupants d'une voiture, mais aussi parce que la plus petite ornière, le moindre choc ou collision suffit à renverser ces véhicules. Les conducteurs ou passagers qui sont impliqués dans des accidents bénins courent

déjà le risque de se blesser à la tête en heurtant des parties de carrosserie, le bord d'un trottoir, etc. Ces accidents peuvent causer des blessures telles que fracture du crâne, commotion cérébrale, hémorragie interne ou même fracture des vertèbres cervicales. Ces dangers ne doivent pas être sous-estimés. Les trois quarts environ des conducteurs de motocycles lourds, qui ont été victimes d'un accident mortel au cours de ces dernières années, sont décédés des suites de blessures à la tête. Quant à ceux qui échappent à la mort, ils peuvent toutefois subir des lésions cérébrales et être condamnés à finir leurs jours dans une clinique pour malades atteints d'une affection chronique.

L'expérience prouve qu'un casque protecteur en bon état peut atténuer les effets de tels accidents. En vertu des constatations exposées ci-dessus, des prescriptions précises concernant le port du casque sur les motocycles ont été édictées pour les militaires. Il est notamment prescrit au chiffre 202, 5^e alinéa, du règlement de service (RS 67) que les militaires en congé qui utilisent une motocyclette ou un scooter doivent porter un casque. L'article 44/1 de l'ordonnance du DMF concernant la circulation militaire énonce la même règle:

Les hommes portent le casque pour le transport
sur motocycles militaires et civils.

Parmi tous les avantages que présente le port du casque, l'efficacité protectrice ne doit pas être surestimée. En aucun cas, elle ne doit être un prétexte à l'insouciance et à une manière de conduire désinvolte. En effet, lors d'une collision, si le choc est très violent, même le casque ne peut empêcher une fracture des vertèbres cervicales.

Plutôt que de se fier aveuglément à l'efficacité protectrice du casque, c'est en observant les règles de circulation et en adaptant la vitesse aux conditions du trafic, de la route et de la visibilité que l'on prévient le plus sûrement les accidents. Un tel comportement, bien plus que le fait de rouler à tombeau ouvert, exige bien entendu du motocycliste qu'il mette en œuvre toute son intelligence et son habileté.

SKI

Le militaire s'efforce de passer son temps de congé d'une manière aussi récréative et satisfaisante que possible. Parmi les nombreuses possibilités dont il dispose pour occuper ses loisirs, il y a par exemple le ski. Ce sport est très sain mais n'est pas dépourvu de danger. Le nombre des accidents de ski qui augmente chaque année en est la preuve.

Un grand nombre de ces accidents est dû à une préparation insuffisante. L'entraînement physique, qui doit commencer en automne déjà, est la condition pour s'adonner aux joies du ski sans risque d'accident. Si l'on veut rester en forme, cet entraînement doit continuer pendant toute la saison. La plupart des militaires doivent l'interrompre pendant le service. Mais ils aimeraient bien ne pas devoir renoncer, en congé, au plaisir de skier. En fait, ils ne sont obligés d'y renoncer, car même un skieur qui n'est pas en excellente forme ne s'expose pas forcément à un accident, à condition qu'il soit bien conscient de son état et qu'il ne présume pas de ses forces. Dans ce cas, il doit éviter la vitesse excessive ainsi que les descentes longues et difficiles. En outre, il doit limiter le nombre des descentes. La fatigue corporelle est aussi une cause d'accident.

Celui qui a été trop fortement éprouvé par l'astreinte inhabituelle du service militaire fait mieux de renoncer au ski pendant le congé. Un corps surmené est en effet hors d'état d'exécuter des mouvements sûrs et bien contrôlés. Dès lors, le risque de chute et, de ce fait, le danger d'accident en sont considérablement accrus.

Il y a également des causes extérieures qui peuvent provoquer des accidents, notamment lorsque l'on skie sur un terrain inconnu. Il est alors recommandé d'adopter, pour les premières descentes, une allure modérée qui permettra de reconnaître les passages difficiles et d'y adapter la manière de skier. Il faut naturellement tenir compte

aussi des conditions de l'enneigement. Skier dans la neige mouillée et collante ou sur la neige gelée est plus dangereux et exige un autre comportement que skier dans la poudreuse ou la neige de printemps.

Il importe enfin que l'équipement soit en ordre. Une fixation de sécurité n'est utile que si elle s'ouvre au moment critique. Dès lors, son réglage et son fonctionnement doivent être contrôlés de temps en temps.

BAIN

La plupart des militaires qui accomplissent leur service dans la chaleur de l'été rêvent pendant toute la semaine à la fraîcheur d'un bain. C'est en congé que leur vœu se réalise. En famille ou avec des amis, ils se rendent alors à la piscine, au bord d'un lac ou d'une rivière. Toute la journée, ils s'ébattent dans l'eau ou sur un terrain de jeu et, quand ils le peuvent, se mijotent un bon repas à la broche. Ce sont là des instants de joie et de délassement. Pourtant, le militaire en congé — et non seulement lui — peut être victime, en se baignant, d'un accident aux conséquences tragiques. Il évitera cet accident s'il observe strictement les règles générales de prudence.

Il faut notamment veiller à ne pas se baigner quand on a l'estomac plein, car la majeure partie du sang afflue dans les organes abdominaux pendant le temps de la digestion. Généralement, le cerveau est alors mal irrigué. Si les muscles sont mis à contribution simultanément par la digestion et par la nage, l'irrigation du cerveau peut diminuer à tel point qu'il en résulte un évanouissement. Si aucun secouriste ne se trouve sur les lieux, la noyade est inévitable.

Pour se délasser, certains préfèrent se coucher, lire un livre ou dormir en se bronçant au soleil. Ils ne font que de brefs passages dans l'eau pour rafraîchir leur corps. C'est justement là que réside le danger. En aucun cas, il ne faut sauter dans l'eau sans s'être douché ou aspergé d'une autre manière. Cette règle de prudence s'impose parce que le refroidissement brutal du corps peut provoquer une paralysie des centres cérébraux qui commandent l'activité du cœur et de la respiration ou que le sang, subitement refoulé vers le cœur par le rétrécissement des vaisseaux sanguins, peut causer un épuisement du cœur. Ces deux phénomènes peuvent entraîner un arrêt du cœur.

Lorsqu'on veut sauter dans une eau inconnue, il faut s'assurer que la profondeur est suffisante. Si l'on néglige cette mesure de prévoyance, on s'expose à une fracture du crâne ou à d'autres blessures graves.

Les personnes qui souffrent des oreilles ou qui ont un tympan crevé se boucheront les oreilles pour empêcher l'eau d'y pénétrer et éviteront de plonger et de sauter.

Pour nager comme pour skier, il importe d'être en bonne forme. Sinon, il faut renoncer à parcourir à la nage de longues distances, notamment dans les lacs.

COMMISSION MILITAIRE POUR LA PRÉVENTION DES ACCIDENTS