Disposerons-nous de Fieseler-Storch et d'hélicoptères pour le secourisme?

Autor(en): **Roesgen, Emile P.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **La Croix-Rouge suisse**

Band (Jahr): **60 (1950-1951)**

Heft 4

PDF erstellt am: **06.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-558633

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.

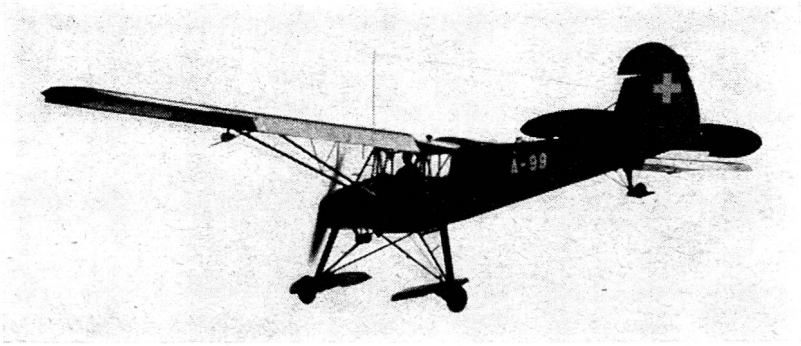
Haftungsausschluss

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

Les ailes suisses
au secours des sinistrés



Un Fieseler-Storch (Photo Hélios)

Disposerons-nous de Fieseler-Storch et d'hélicoptères pour le secourisme?

PAR EMILE P. ROESGEN

Les récentes catastrophes qui ont si durement atteint nos populations montagnardes ont attiré à nouveau l'attention sur le problème du sauvetage aérien dans les régions momentanément isolées.

L'on se souvient de l'aventure survenue, en novembre 1946, à cet avion américain perdu dans les Alpes et contraint de se poser sur un glacier, à plus de trois mille mètres d'altitude. Fait unique dans les annales de l'aviation, c'est par la voie des airs que les douze passagers furent sauvés et ramenés en plaine dans d'excellentes conditions. Claude Schubiger, dans son ouvrage «Dakota C 53», a relaté le bel exploit du capitaine Hug atterrissant sur le glacier de Gauli avec sa légère «Cigogne» pendant que le capitaine du Dakota naufragé suivait avec émotion cette tentative.

Un remarquable appareil de secourisme, la «Cigogne»

Depuis lors les avions du type «Fieseler-Storch», les «Cigognes», ont pris aux yeux du public un caractère presque mystérieux. Bien à tort, car cet appareil est de conception tout à fait classique. Au lieu de chercher à créer un engin rapide, le constructeur, Gerhard Fieseler, s'ingénia à utiliser toutes les ressources de l'aérodynamique pour mettre au point un avion «lent», c'est-à-dire capable de voler et d'atterrir à une vitesse beaucoup plus réduite que les autres avions. Pourquoi? Parce que plus un avion est lent et plus restreint peut être l'espace qui lui est nécessaire pour son envol ou son atterrissage.

Pour obtenir la «lenteur» désirée, Fieseler eut recours, outre une grande surface d'aile, aux avantages de volets spéciaux et de becs de sécurité de dimensions inusitées. Grâce à ces dispositifs, la vitesse minimum du Fi 156 «Storch» est réduite à 50 km/h et sa vitesse d'atterrissage à 40 km/h. Ces faibles vitesses permettent l'envol sur une distance d'environ 40 à 60 m et l'atterrissage sur moins de 40 m.

Voici d'ailleurs quelques caractéristiques du Fieseler Fi 156 «Storch», présenté pour la première fois en Suisse lors du Meeting d'aviation de Zurich de juillet 1937: poids en ordre de vol: 1200 kg; moteur de 240 CV; vitesse maximum de 210 km/h; montée à mille mètres en quatre minutes; plafond utile: 5300 m; occupants: un pilote et deux passagers.

S'il n'a rien de mystérieux, le Fieseler Storch demeure capable, grâce à ses qualités particulières, de se poser et de repartir d'emplacements où aucun autre avion ne pourrait se permettre la moindre tentative. Et c'est ce qui fait de cet appareil le véritable avion de secours, prêt à toutes les besognes, un peu lourdaud, mais sûr et docile.

Lors des récentes catastrophes survenues dans les Alpes, bien des personnes se sont étonnées que les blessés n'aient pas été évacués par avions. Il sera intéressant d'en connaître les motifs. Mais il ne faut pas oublier que la plupart des localités éprouvées par les avalanches sont situées dans des vallées étroites et semées de nombreux obstacles. Seul le ravitaillement par voie aérienne a été organisé et c'est, là, un exploit magnifique réalisé par nos aviations civile et militaire que d'avoir pu transporter et parachuter vivres, médicaments, carburants, matériel mécanique et courrier postal dans des conditions parfois très difficiles.

L'hélicoptère, brancardier du ciel

On a parlé également de l'emploi possible d'hélicoptères. Et l'on s'étonne en effet que ce genre d'appareil n'ait pas été utilisé.

Qu'est-ce qu'un hélicoptère?

Un avion vient de lâcher le colis destiné au ravitaillement du hameau perdu dans les neiges. (Photo «Ciné-Journal suisse».)

Totalement différent de l'avion, tant par le principe que par l'aspect, l'hélicoptère se maintient dans l'air grâce à la force ascensionnelle de son ou de ses hélices tournant horizontalement au-dessus de l'appareil. Cette hélice, ou voilure tournante, est entraînée directement par le moteur. En modifiant l'inclinaison des pales au moyen d'un système mécanique très compliqué, on fait varier l'effet de portance de l'hélice, permettant ainsi la montée, le déplacement horizontal ou l'immobilité dans l'espace. Une petite hélice auxiliaire, placée à l'extrémité d'un long fuselage, compense la tendance qu'aurait, par un effet de réaction, l'appareil de tourner sur lui-même en sens inverse de la rotation de la voilure.

L'hélicoptère peut exécuter ainsi des manœuvres que l'avion est dans l'impossibilité de faire: l'envol et l'atterrissage à la verticale et l'immobilité au-dessus d'un point donné. Ces qualités sont précieuses en nombre de circonstances où la place est limitée ou lorsqu'il n'y a pas possibilité de se poser: sauvetages en mer ou dans des régions inondées par exemple.

Des démonstrations fort concluantes d'hélicoptères ont été faites déjà dans notre pays. En octobre 1948, un hélicoptère britannique, du type «Westland-Sikorsky S-51» piloté par Alan Bristow, exécuta des vols à Zurich, à Berne, au Comptoir de Lausanne, et même au Grimsel où il réussit un atterrissage et un envol à 2164 m d'altitude. En octobre 1949 un hélicoptère immatriculé en Suisse, le HB-XA1 du type «Hiller 360», piloté par Villard, fit des vols à Bâle et à Samaden, cette dernière localité étant située à 1728 m.

Ces expériences semblent montrer que l'hélicoptère n'en est plus au stade des essais, mais que l'on est en droit de le considérer comme admis dans la pratique. Il semble dès lors que cet engin aurait son emploi tout trouvé dans tous les cas où des vies humaines seraient en péril et où une évacuation rapide s'avérerait nécessaire.

Complément de l'avion, l'hélicoptère deviendrait le brancardier du ciel, grâce à sa faculté de se poser et de repartir d'emplacements de quelques mètres carrés seulement et de pouvoir, même, s'immobiliser à faible hauteur.

On ne peut que souhaiter que notre pays possède bientôt quelques-uns de ces appareils et que la croix-rouge fasse pendant, sur leurs flancs, à la croix fédérale de leur immatriculation.

Nos aviateurs à l'œuvre

Il faut, au cours des journées tragiques de janvier et de février, louer l'attitude exemplaire de tous. Sinistrés et sauveteurs firent partout et sans cesse preuve d'un même sang-froid, d'une même discipline et d'un commun et entier dévouement.

Il faut souligner la part que prirent, dans toutes les régions dévastées, avec les sauveteurs civils et l'armée, les fonctionnaires des services publics, cheminots et postiers entre autres firent souvent des miracles pour assurer coûte que coûte des services essentiels.

Il est intéressant de noter le rôle essentiel que joua l'aviation pendant ces semaines. Des centaines de vols permirent seuls le ravitaillement des villages ou des hameaux dont toutes les voies d'accès avaient été coupées Courrier postal, vivres, remèdes, matériel de remplacement ou de secours furent parachutés sans trêve tant que d'autres communications n'avaient pu être rétablies.

Le 24 janvier, le Département militaire fédéral publiait le communiqué suivant:

«Depuis lundi matin des équipes spéciales d'aviateurs militaires sont en route pour apporter aux vallées, aux villages et aux personnes bloquées par les avalanches, des colis de ravitaillement et un code qui permet la communication entre les avions et le sol. Les pilotes ont également fait des observations sur ce qui s'est passé dans les vallées obstruées et ont communiqué les résultats aux colonnes de secours. Toutes demandes des autorités ou des postes de secours pour d'autres interventions des aviateurs militaires doivent être adressées téléphoniquement à la place d'aviation militaire de Dübendorf, tél. 93 43 11.»

Jusqu'au 30 janvier C 36 ou Junkers trimoteurs de l'aviation militaire, Beachcraft de l'Office fédéral de l'air, appareils civils multiplièrent leurs vols: largage de vivres et de médicaments sur Davos, en Engadine, dans la vallée de Münster, à Saas-Fee, et jusque dans des villages isolés d'Italie ou d'Autriche dont les habitants avaient tracé dans la neige de grands signaux d'appel.

Des tonnes de denrées alimentaires concentrées, de pain, de médicaments, des milliers de kilos de dépêches postales, du pétrole ici, une lourde pièce de rechange pour le moteur d'un chasse-neige bloqué au col du Julier, toute une installation de soudure autogène pour un autre chasse-neige en panne, deux cent kilos de carburant pour un troisième dans la vallée de Münster, telle fut une des tâches assumées par nos aviateurs.

L'aviation civile aidait à l'aviation militaire, la section valaisanne de l'Aéroclub suisse faisait survoler Fionnay, Mauvoisin, Arolla et Zermatt, larguant vivres ou courrier.

Des sacoches de signalisation parachutées préalablement sur les villages contenaient codes, matériel de signalisation et instructions pour l'établissement de la liaison entre le sol et l'avion.

Les nouveaux sinistres de février provoquèrent une recrudescence des vols. La Léventine, le val Blenio, la vallée de Münster, le val Bedretto, le val Verzasca recevaient à leur tour instructions et vivres ou médicaments. Toutes les places d'envol de la Suisse coopéraient avec Dubendorf à cet immense effort.

Il faut souligner l'intérêt, en outre, des photographies prises au cours des nombreux vols de reconnaissance, photographies qui permirent souvent de signaler à temps des avalanches en formation décelées par les fissures des masses neigeuses. Il faut souligner aussi celui des vues photogrammétriques des zones de décrochage de trente-cinq avalanches dans les cantons d'Uri, de Saint-Gall, des Grisons et du Valais et dont l'étude aidera à entreprendre le plus rationnellement possible la construction de barrages contre les avalanches.

Tel fut l'apport, unique encore dans les annales des ailes suisses, de notre aviation mise au service des sinistrés. Et il sied de dire les difficultés et les fatigues que durent surmonter nos pilotes au cours de ces missions.

Les chiens d'avalanche

On ne sait guère les précieux services que rendent en Suisse et dans bien d'autres pays les chiens d'avalanche. Depuis que l'on utilise chez nous des chiens spécialement dressés pour les recherches dans la neige, plus de deux mille personnes ont été retrouvées grâce au flair de ces précieux auxiliaires.

Les bergers allemands, ou belges, ont remplacé, dans cette tâche, les robustes saints-bernards dont les hospices de nos hauts cols gardent la race. La mission de ces derniers est avant tout d'être des guides au milieu des tempêtes de neige. Celle du chien d'avalanche demande d'autres qualités, semblables à celles que l'on exige du chien policier, et un entraînement particulier.

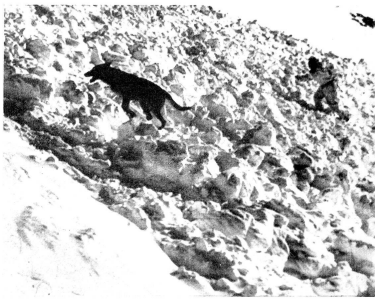
C'est le Club alpin suisse qui organise, chez nous, les cours pour les chiens d'avalanche et leurs maîtres. Un intéressant article de M. Victor Lasserre dans la «Tribune de Genève» évoquait cet aspect mal connu du sauvetage alpin.

Le cours le plus récent eut lieu en décembre dernier à la Petite Scheidegg, il réunissait trente-neuf participants, appartenant tous à l'organisation des postes de secours de montagne, sous la direction d'un spécialiste.

C'est par un entraînement progressif que l'on accoutume le chien à aller chercher, dans un champ de neige artificiellement bouleversé pour lui donner l'apparence d'une avalanche, son maître d'abord, puis toute personne qui pourrait se trouver ensevelie.

Il est intéressant de noter que le chien étant guidé dans sa quête par son odorat, il faut un délai d'au moins vingt minutes pour que des signes olfactifs sensibles puissent déceler à la bête la présence d'un corps enfoui sous une certaine couche de neige. Il faut aussi que la quête du chien soit dirigée et que son conducteur tienne compte de la direction des courants à ras le sol: on quête contre le vent.

Enfin un terrain souillé par des sauveteurs négligents offre moins de chance quant à l'emploi des chiens d'avalanche: les hommes participant aux premiers secours peuvent sonder et creuser, mais ils doivent se garder de fumer ou de se soulager sur place.

Le travail demandé au chien dans la neige bouleversée et par des températures inclémentes est assurément pénible pour lui. Il faut donc qu'il puisse arriver sur place en aussi bonne forme que possible. Notre confrère suggère l'utilisation de l'hélicoptère pour mener le chien et son maître sur le lieu du sinistre. Voilà qui nous prouve une fois de plus combien il serait utile de voir notre flotte aérienne dotée de quelques-uns de ces appareils.

Et cette suggestion mérite d'autant plus d'être retenue qu'il est souvent nécessaire d'aller fort loin pour trouver un chien d'avalanche, dont il est impossible évidemment de doter tous les villages alpins. Plus l'on pourra conduire rapidement le chien sur place, plus les chances augmenteront de retrouver la ou les victimes vivantes.