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

Herausgeber: Schweizerischer Centralverein vom Roten Kreuz

Band: 43 (1935)

Heft: 12

Artikel: Aviation et Croix-Rouge en temps de calamités

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-973259

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 02.01.2026

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

durch Modernisierungsversuche ungetrübtes Dasein führt. Dieses Hochplateau, das im Volksmunde bezeichnenderweise den Namen «das Gibraltar der Wüste» führt, ist seit vielen Jahrhunderten die Wohnstätte eines jetzt nur noch 1025 Köpfe zählenden Indianerstammes. Trotz der Abgeschiedenheit dieser Ortschaft scheint der Ruhm des Roten Kreuzes jedoch bis hierher gedrungen zu sein, denn Herr Albert Paytiamo, das neue Rotkreuzmitglied, erklärte anlässlich seines Beitritts: «Selbst in Acoma haben wir vom Roten Kreuz gehört und halten es für eine vortreffliche Einrichtung, der ich gerne beitreten will. Ich werde, solange ich Mitglied bin, das Abzeichen des Roten Kreuzes tragen.»

Aviation et Croix-Rouge en temps de calamités.

Les services commerciaux aériens se sont développés dans des proportions extrêmement rapides aux Etats-Unis. Toutefois la nécessité immédiate de la création d'un service d'aviation sanitaire régulièrement constitué, ne s'y est pas encore imposée. La raison principale est que toute agglomération d'une certaine importance possède un hôpital public ou privé, parfois les deux; de même, les grands centres industriels, tels que les mines ou les grands chantiers situés parfois loin des villes, possèdent leurs propres hôpitaux. D'ailleurs, presque toutes les régions des Etats-Unis sont pourvues d'hôpitaux facilement accessibles par automobile.

Ces considérations n'excluent toutefois pas les possibilités d'utilisation des avions pour le transport des malades et des blessés. On peut dire qu'il s'agit de cas exceptionnels lorsque des cas particulièrement graves ou des conditions spéciales nécessitent le transport immédiat des malades ou des blessés sur de longues distances. Des avions commerciaux ont été aussi utilisés pour transporter en un minimum de temps des sérums ou des vaccins dans des régions lointaines, telles que l'Alaska ou l'Amérique centrale.

En cas de calamité publique, le Gouvernement des Etats-Unis a consenti à mettre des avions de l'armée et de la marine à la disposition des organisations de secours. C'est la raison pour laquelle la Croix-Rouge américaine n'a pas jugé nécessaires jusqu'ici d'avoir ses propres avions, ni d'utiliser des avions privés, à l'exception d'appareils de lignes commerciales. Les frais d'achat et d'entretien, ainsi que la formation d'un personnel disponible à tout moment, ont été jugés par la Croix-Rouge américaine comme de sérieux obstacles.

C'est vers 1926 que la Croix-Rouge américaine a commencé à transporter son personnel par avion sur le théâtre des catastrophes. La première expérience eut lieu à l'occasion des inondations de la vallée du Mississippi, en 1927. A ce moment, 37 avions ou hydravions opérèrent dans les régions inondées, patrouillant constamment en tous sens, relevant les lieux de refuge des sinistrés, dirigeant par signaux les bateaux sauveteurs, lançant des vivres, des vêtements, des médicaments, transportant des observateurs chargés d'inspecter les chaussées menacées et de photographier le développement de l'inondation ainsi que les phénomènes particuliers qu'elle produi-

sait. Les avions, grâce à la radio, furent de merveilleux agents d'information pour toute la région dévastée qui s'étendait sur une longueur de 800 milles et une largeur de 20 à 80 milles. Les avions rendirent d'inestimables services, car les chemins de fer, les routes et les services du téléphone étaient presque partout hors d'état de fonctionner.

Pendant les inondations du Sud-est en mars 1929 et celles de l'Illinois-Indiana en 1930, ainsi que pour d'autres opérations de secours, on utilisa également les services de l'avion, quoique sur une échelle moindre. Cette année encore on s'en est servi; au cours des inondations du Sud-est, les avions de l'armée et de la marine ont rendu à la Croix-Rouge les plus grands services en lançant aux sinistrés 27 tonnes de couvertures et de vivres, etc. Des objets de grands poids, tels que des moteurs hors-bord, furent lancés au moyen de parachutes. Au cours de ce désastre, les hydravions effectuèrent plus de 600 vols.

Les inondations de la vallée du Mississippi, en 1927, montrèrent qu'il devenait nécessaire d'établir un code de signaux qui pourrait être utilisé par les sinistrés pour faire connaître leurs besoins. C'est pourquoi la Croix-Rouge américaine, coopérant avec les services d'aviation de l'armée et de la marine, a établi un code de signaux de la Croix-Rouge qui a été utilisé avec succès en plusieurs occasions; dans certains cas, le code a été lancé aux réfugiés en même temps que les instructions nécessaires. Ce moyen de communication entre les avions et le sol a grandement facilité l'œuvre de secours. On a également formulé des instructions indiquant la manière d'empaqueter les objets avant de les lancer d'un avion.

Ce n'est pas seulement aux Etats-Unis que les avions ont rendu des services en temps de calamités. Les expériences de la Croix-Rouge dans le monde entier ont démontré l'immense valeur de ces services. Pendant le récent tremblement de terre de l'Inde, au Béloutchistan, c'est par des vols de reconnaissance que la gravité de la situation a pu être rapidement constatée; il en avait été de même dans la province de Bihar, où non seulement la reconnaissance des lieux, mais le transport des médecins, des infirmières, des médicaments et des vivres ont été faits par la voie des airs.

Quand le *Tchéliouskine* a été bloqué par les glaces dans les régions polaires, il a été sauvé par des aviateurs, et le général Nobile a dû son salut aux mêmes moyens. Les caravanes automobiles perdues dans le désert sont retrouvées, nourries et guidées par les avions. En Hollande, lorsque des régions entières sont isolées par les inondations, des vivres sont lancés à la population par les aviateurs. A Casablanca, des naufragés qui s'étaient réfugiés sur des rochers ont été sauvés de la même manière.

Dans plusieurs pays, la Croix-Rouge a obtenu de son gouvernement, des autorités militaires et des grandes lignes aériennes commerciales le matériel nécessaire pour organiser ce genre de secours. Pendant ces dernières années, la Croix-Rouge a commencé à s'adresser aux propriétaires d'avions privés; ceux-ci, avec leurs petits appareils de tourisme, ont pu rendre des services inappréciables.

Cependant, en vue d'obtenir le maximum d'efficacité de la part de ces aviateurs privés, un entraînement et une préparation spéciale sont nécessaires. La

Croix-Rouge connaît les tâches à accomplir, mais les aviateurs connaissent mieux le rendement qu'ils peuvent obtenir de leurs machines. Une collaboration s'impose donc entre la Croix-Rouge et les propriétaires d'avions privés.

Dans le domaine international, cette collaboration existe déjà grâce au Comité international d'études de l'aviation sanitaire au sein duquel la Ligue des Sociétés de la Croix-Rouge et la Fédération aéronautique internationale sont représentées; dans le domaine national, une collaboration a déjà été établie dans quelques pays entre la Société nationale de la Croix-Rouge et les aéro-clubs privés. Il est à espérer que cette collaboration s'établira dans tous les pays.

Croix-Rouge et défense aérienne passive.

Depuis un certain temps on s'occupe en Suisse de la défense aérienne active et passive. La *défense active* est d'ordre exclusivement militaire; elle concerne uniquement l'armée qui doit défendre — surtout par ses avions de chasse — l'incursion sur le territoire de la Confédération de raids d'avions de bombardement venant de l'étranger.

La *défense passive* par contre est celle qui doit être prévue pour mettre à l'abri des bombardements et des gaz toxiques toute la population du pays.

En date du 24 septembre 1934 et par ordonnance du 29 janvier 1935, la Confédération ordonne aux cantons d'organiser cette défense aérienne. Une commission fédérale est à la tête de cette organisation, avec l'Office fédéral pour la défense aérienne passive; les gouvernements cantonaux s'en occupent et, dans chaque ville de quelque conséquence, des commissions locales ont été nommées pour organiser la défense passive de la région.

La tâche de ces commissions locales est tout d'abord de trouver le personnel nécessaire dans chaque commune importante, de le former en vue des services à rendre au moment d'une attaque aérienne, de l'organiser, de le munir des appareils et des objets nécessaires et de le répartir:

a) pour le service d'alerte et les postes d'observation;
b) pour le service de police (car les polices locales devront être renforcées au moment d'une menace d'avions) et d'extinction des lumières;
c) pour le service de liaison entre les différents groupements de la défense aérienne régionale; on prendra de préférence des éclaireurs qualifiés pour remplir ces postes;
d) pour les sapeurs-pompiers qui auront plus spécialement à intervenir en cas de feu dû à l'éclatement de bombes incendiaires;
e) pour le service technique (abris collectifs, matériel, masques, vêtements, etc.);
f) pour le service sanitaire qui comprendra des médecins, du personnel infirmier et des samaritains et samaritaines dont la mission sera de relever, de transporter et de soigner les gazés et les blessés, et d'organiser — si le besoin s'en fait sentir — des hôpitaux de fortune.

On voit donc par ce qui précède que chaque commune de quelque importance aura une Commission de défense