Zeitschrift: La Croix-Rouge suisse : revue mensuelle des Samaritains suisses : soins des malades et hygiène populaire

Herausgeber: Comité central de la Croix-Rouge

Band: 20 (1912)

Heft: 11

Artikel: Aéroplanes et transports de blessés

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-555899

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: 24.12.2025

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

N° 11. — XXe année. 1er novembre 1912.

LA CROIX-ROUGE SUISSE

Revue mensuelle des Samaritains suisses,
Soins des malades et hygiène populaire.

Sommaire

	Page
Aéroplanes et transports de blessés	121
Le combat de Villersexel	122
Voiture à malades (cliché)	125
Alliance des gardes-malades, Neuchâtel	125
Au sujet d'un insigne	127
A propos de l'article « Le bon samaritain »	129
Nouvelles de l'activité des sociétés: Yverdon, rapport oublié, Exercice réglementaire des sections de samaritains du Landeron, de Cressier, Cornaux et St-Blaise; Société militaire sanitaire suisse; Réunion des dames de la Croix-Rouge yverdonnoise	132

Aéroplanes et transports de blessés

En serions-nous déjà là? On peut le croire en parcourant le *Caducée* du 15 juin 1912. Nous y lisons que la question est à l'étude en France et en Hollande... ailleurs peut-être. L'Association des dames françaises a fait parvenir une lettre au ministre de la guerre, accompagnée d'un projet de règlement pour un concours d'aéroplanes. Elle établit que depuis 1911 *l'Association se préoccupe de la possibilité de transporter par les airs certaines catégories de blessés.*

Une commission composée d'officiers compétents a en effet adopté les idées principales suivantes:

1° Le transport par la voie des airs de certaines catégories de blessés est très souhaitable.

2° La recherche des nids de blessés à l'aide des aéroplanes rendra des services qu'aucun autre moyen de recherches ne peut donner.

3° Pour l'enlèvement et le transport des blessés très gravement atteints, il est d'abord nécessaire que ces blessés aient été préalablement transportés sur des brancards et réunis dans un même espace, et cet espace doit être choisi de telle sorte que les aéroplanes puissent y atterrir facilement et en repartir après avoir pris l'élan qui leur est nécessaire.

4° Il serait très utile que, par la télégraphie sans fil ou tout autre moyen, le grand hôpital voisin pût être averti de l'arrivée de ces blessés, de la nature des blessures, de manière à ce que tous les préparatifs utiles pussent être faits avant l'arrivée.

5° Une des conditions les plus propres à faire éviter les complications serait que le même brancard qui a servi à porter le blessé sur le terrain de réunion choisi pût s'adapter aisément à l'aéroplane, et qu'à l'arrivée à l'hôpital, ce même brancard pût être détaché facilement de l'aéroplane et placé sur la table d'opération, peut-être même ensuite sur le lit définitif, de telle sorte que le blessé n'ait subi que

le minimum de mouvements, de commotion et de déplacement.

Quel pourrait être le rendement utile de ces moyens de transport?

La commission, considérant qu'un biplan pourra transporter quatre malades couchés ou six blessés assis, et qu'en évaluant approximativement la distance qu'il aura à parcourir, on peut admettre qu'il pourra faire cinq voyages dans la journée, estime que chaque aéroplane donnera comme rendement le transport de 20 blessés couchés ou de 30 blessés assis.

Considérant, d'autre part, que chaque corps d'armée étant muni de dix biplans ambulances-volantes le rendement pour ce corps d'armée serait de 200 blessés couchés ou de 300 blessés assis, — la commission estime que ce rendement pour des cas particulièrement très graves, justifie la dépense que doivent entraîner la construction et le fonctionnement de ces aéroplanes.

La commission a admis que c'était à l'administration de la guerre à fournir les aéroplanes nécessaires, mais pour lui faciliter cette tâche elle a créé un concours d'aéroplanes destinés au transport des blessés, et comportant un prix de 70,000 fr. Voici les principales conditions exigées:

L'aéroplane sanitaire devra être disposé de manière à transporter, outre le pilote, 4 blessés couchés sur des brancards du modèle indiqué par l'association. Ces brancards devront pouvoir être placés à bord des aéroplanes ou en être enlevés sans que les blessés cessent d'y être couchés.

L'aéroplane devra pouvoir effectuer sans escale des vols de 100 kilomètres au moins, à une vitesse en air calme de 80 kilomètres à l'heure au minimum.

Il est désirable que l'on puisse, en cas de besoin, transporter 6 blessés assis au lieu de 4 couchés. Dans ce cas une prime supplémentaire de 5000 fr. serait allouée au constructeur. Elle serait portée à 10,000 fr. dans le cas où l'on pourrait transporter 8 blessés assis.

Certes, le programme élaboré par la commission française est très intéressant, mais nous estimons que l'emploi de l'aéroplane pour le transport des malades est pour le moins prématuré. Malgré la hardiesse et la maîtrise des aviateurs français, nous pensons que les accidents graves sont encore trop fréquents pour qu'on songe — actuellement — à confier des blessés même à de solides biplans.

Quand on pense aux heurts violents des départs et aux secousses terribles des atterrissages, aux dangers du transport par le vent, le brouillard, le froid,.... on n'ose pas encore exposer à tous ces risques les malheureux qu'il faut évacuer à l'hôpital, avec tous les ménagements dus à la gravité de leurs blessures. L'emploi de l'aéroplane pour le transport des blessés nous paraît devoir rester quelque temps encore dans le domaine des « vœux pieux » et à ceux qui voudraient l'essayer nous aimerions crier « casse-cou » ! —

Le combat de Villersexel, 9 janvier 1871

(Notes d'ambulance)

Il a paru récemment un livre très intéressant : « Notes journalières concernant l'Ambulance de Mulhouse à l'Armée de l'Est [1]) », qui raconte les péripéties de cette ambulance de volontaires, équipés

[1]) Mulhouse, chez Meininger, édit., 1908, 5 fr.