

Zeitschrift: La Croix-Rouge suisse
Herausgeber: La Croix-Rouge suisse
Band: 60 (1950-1951)
Heft: 10

Artikel: Peut-on créer en Suisse une aviation de secourisme?
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-558697>

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: 14.01.2026

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

Peut-on créer en Suisse une aviation de secourisme ?

Le sauvetage de Wolf Rock (7 février 1948), un hélicoptère S 51 parvient à ravitailler les gardiens malgré un vent de 65 km/h.



On astreint aujourd'hui l'avion aux missions les plus étonnantes. L'homme, grâce à lui, s'est hissé jusqu'à 17 000 mètres; il franchit le mur sonique; il se fait catapulter dans l'espace et se pose sur des pistes de bidons flottants. Il reste en l'air vingt-quatre heures durant. A quelques mètres au-dessus des champs, il sème du blé, surveille son bétail, combat la vermine et poursuit les criminels. Comment se fait-il alors que pour la plus belle des tâches, le secours aux malades et aux blessés, le progrès marche à pas si menus? Comment se fait-il qu'au cœur même des Alpes, où les drames de toutes sortes sont si fréquents, il n'existe encore aucune organisation permanente et rapide, et qu'à chaque catastrophe il faille — magnifiquement d'ailleurs, et courageusement — improviser les secours? La réponse à ces questions nous sera fournie par une analyse cursive de quelques aspects d'un problème, dont on verra sans tarder la complexité.

Bref historique

Lorsqu'en 1917 un médecin français fit des pieds et des mains pour obtenir des autorités militaires un avion-ambulance, il se heurta, comme bien des pionniers, à la morgue sarcastique des officiels. «L'avion a déjà fait assez de victimes comme ça» lui répondit-on. Il s'entêta et, près d'Amiens, évacua des blessés avec un avion privé, le sien. L'Armée américaine, avec de mémorables biplans JN-44 et JN-4B, en service au Texas et en Louisiane, fut la première en 1918 à croire en l'aviation sanitaire. Encore le blessé installé comme un passager derrière le pilote ne bénéficiait-il que de la rapidité rela-

tive du transport; l'installation rudimentaire le soumettait à dure épreuve.

Pendant la guerre civile d'Espagne, la Luftwaffe entreprit d'évacuer les soldats allemands les plus mal-en-point par la voie des airs, les amenant en 10 à 12 heures à 2400 km des combats. Les trimoteurs Junkers étaient déjà mis largement à contribution, volant pour profiter des couches atmosphériques les plus calmes et par discrétion, à 6000 m d'altitude. Pendant la guerre-éclair de Pologne, 2500 blessés graves profitèrent ainsi des expériences faites.

L'Army Air Force des Etats-Unis, durant sa participation au dernier conflit mondial, transporta pour sa part 1 360 000 malades et blessés. Actuellement en Corée, les avions-ambulances font un travail exemplaire. En juin 1950 les hélicoptères Sikorski retirèrent promptement des lignes 300 blessés et malades graves; en juillet, 535; en août, 900. A fin mai 1951, le nombre des blessés sauvés atteignit 2993. A l'arrière, l'évacuation intégrale par la voie des airs est assurée par les immenses Curtiss Commando, Stratofreighter C-97 et Douglas Sky-master DC-54, véritables salles d'opération volantes. Les Américains comptent que 14 Sky-masters emportant à chaque vol 24 blessés évacuent en trois mois 3000 blessés, rivalisant ainsi avec un navire-hôpital de 500 lits. Or un tel navire coûte 24 millions de dollars, soit quatre fois plus que les 14 Douglas.

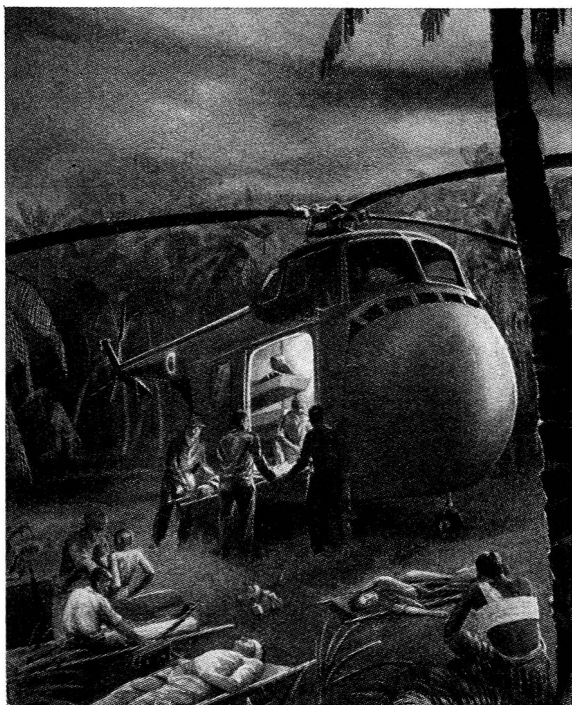
Dans un autre domaine, deux faits marquants compléteront l'idée générale qu'on peut se faire de l'aviation de secours. Voici le premier: lors de l'inondation causée il y a quelques temps par le rio Parana au nord de Buenos-Aires, 140 personnes en péril furent sauvées par des hélicop-

tères Sikorski S-51. L'Argentine, du coup, acheta 15 de ces appareils. Quant au second fait, il est encore plus démonstratif de ce que peut une volonté appliquée à mettre le progrès au bénéfice du bien public. En Suède, où les villages sont souvent éloignés des grands centres, où la neige et la glace compliquent énormément le transport par voie de terre, les blessés et les malades graves peuvent être, sur réquisition d'un médecin ou d'une sage-femme, amenés dans les meilleures conditions possibles à l'hôpital le plus proche. La compagnie privée Ostermans Aero utilise à cette fin 4 hélicoptères Bell 47 D; elle ne demande à la famille du patient que 5 couronnes, soit le prix d'une course ordinaire de voiture-ambulance. Les autorités locales paient la différence, souvent sensible, avec le coût réel du transport, ce qui est un exemple de collaboration entre l'Etat et l'économie privée dont on peut valablement s'inspirer.

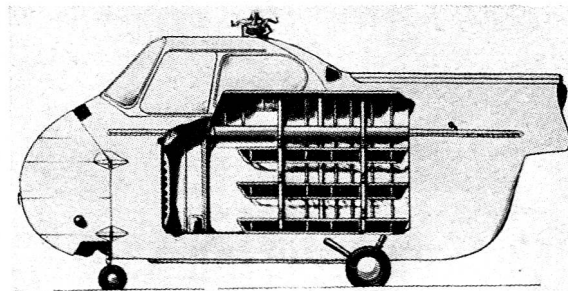
Laissons de côté le transport des blessés à bord des bimoteurs ou quadrimoteurs spacieux, qui n'offre pas d'intérêt pour le cas qui nous occupe. Les deux derniers exemples cités nous conduisent à préciser quelles sont les tâches que peut accomplir l'aviation de sauvetage.

Tâches que peut accomplir l'aviation de sauvetage

Sans phrases nous dresserons d'abord le tableau des possibilités. Nous ne reviendrons que sur les points les plus importants pour parler alors des types d'avions qui s'adaptent le mieux à la mission choisie.



En Corée aussi l'hélicoptère a permis l'évacuation de nombreux blessés.



Un hélicoptère Westland-Sikorski S 55 aménagé pour 6 à 8 brancards. 6 brancards peuvent être chargés au moyen d'un treuil hydraulique commandé par le pilote tandis que l'hélicoptère vole sur place.

En tout premier lieu relevons que, pour qu'une action aérienne soit pleinement efficace, il est indispensable de s'appuyer sur une infrastructure soigneusement organisée. Le système d'alarme doit être au point. Un temps extraordinairement précieux est souvent perdu avant que l'annonce d'une disparition ou d'une chute soit parvenue au bon endroit. Une coopération doit s'exercer avec tous les réseaux de sauvetage existants (police, guides de montagne, sauveteurs des lacs, etc.) qui doivent savoir comment obtenir l'intervention aérienne et comment faciliter, s'il le faut, l'atterrissage (ce qui soulève d'importantes questions de liaison par signaux lumineux, ou par radio). D'autre part le matériel à emporter pour le premier secours doit être prêt et parfaitement adapté aux exigences variables de la mission (parachutage de vivres, de médicaments, d'outils, de couvertures, etc.).

Selon la situation, il faut pouvoir choisir entre différents modes d'intervention immédiate:

- recherche du lieu de l'accident
- examen des conditions d'approche ou d'atterrissage
- parachutage d'un infirmier, d'un médecin, de matériel
- tentative d'atterrir coûte que coûte.

Une opération de sauvetage doit réussir. Il faut donc mettre toutes les chances du côté de ceux qui l'accompliront et songer par exemple à la réaliser même de nuit ou par mauvais temps. Les appareils de secours devront donc être équipés en conséquence.

Existe-t-il un avion de secours idéal?

Indiquons maintenant les principales caractéristiques de l'avion de secours qui nous sont dictées en grande partie par les tâches énumérées plus haut. Il ne peut s'agir que d'un appareil:

- 1° prêt à décoller dans le plus bref délai possible, donc constamment entretenu en état de marche;
- 2° stationné sur une base située à proximité

- des lieux d'accidents possibles (au centre des Alpes par exemple);
- 3° capable de se poser sur la plus petite aire possible, en dépit des accidents du terrain et de la neige;
 - 4° muni d'un moteur assez puissant pour monter s'il le faut à 4000 ou 5000 mètres, franchir sans danger les principales chaînes de montagne, ou dans des cas extrêmes (cas du Malabar Princess, par exemple) se poser en haute altitude;
 - 5° assez puissant aussi pour lutter contre les courants ascendants, descendants ou les remous violents qu'on rencontre une fois sur trois en montagne;
 - 6° ayant au minimum 3 places, dont une pour un blessé couché. La sécurité n'exige-t-elle pas en effet que le pilote, sauf dans des cas exceptionnels, n'ait pas à s'occuper de surveiller le blessé pendant le vol?
 - 7° équipé d'un poste radio efficace (V. H. F.,

ondes ultra courtes) et des instruments pour le vol sans visibilité;

- 8° capable de se déplacer horizontalement assez rapidement (minimum 150 km/h, si possible 200 ou 250);

- 9° ayant à sa disposition, pour le retour, un terrain, même sommairement aménagé, à proximité immédiate d'un hôpital.

A ma connaissance, il n'existe encore aucun type d'appareil permettant de remplir de façon absolument satisfaisante toutes ces conditions et il faudra peut-être attendre quelques années les résultats de l'expérimentation d'une machine combinant les ressources de l'hélicoptère et de l'avion, comme par exemple le Giravion français SO 1100 à réaction. De toute façon les types existants offrent déjà de si grandes possibilités qu'on peut sans autre réaliser chez nous ce qui se fait ailleurs. Nous étudierons dans un prochain article les possibilités offertes par les avions et les hélicoptères actuels.

Les désastres provoqués par les inondations

Au secours des sinistrés



Près de Rovigo, des sinistrés réfugiés sur le toit de leur maison attendent anxieusement du secours. Les hélicoptères ont permis de sauver et de ravitailler un grand nombre d'entre eux.

Au Tessin

Ouverte par les catastrophes des Alpes et les ravages des avalanches dont les traces restent visibles dans bien des hautes vallées, l'année s'achève par une nouvelle série de sinistres. Le Tessin, déjà gravement atteint au début de février, puis en août par des inondations, a subi de nouveaux et lourds dommages. Tant le Sotto Ceneri que les localités riveraines des lacs de Locarno

et de Lugano ont été envahis par les crues soudaines des rivières et des lacs et la situation, du 11 au 14 novembre, fut grave. Elle devait le redevenir le 22 et le 23 novembre, sur les bords du lac de Lugano notamment. Beaucoup de communications furent interrompues par les eaux ou par des éboulements. Du 6 au 12 et du 17 au 21 novembre il est tombé au Tessin une moyenne de 50 à 60 cm de précipitations. Dans certaines régions le total atteint même près de 73 cm.

La Croix-Rouge suisse a offert immédiatement son aide au gouvernement tessinois pour le cas où des habitants de ce canton se trouveraient dans le besoin. Pour l'instant notre concours n'est pas apparu nécessaire.

En France

Une crue subite du Rhône, le 12 novembre, provoquait de gros dommages dans la région d'Avignon. Une nouvelle crue, du 20 au 23 novembre, causait de graves inondations dans le Vaucluse et en Arles pendant que dans la Haute-Saône, le Mâconnais, la Loire et le Doubs, les rivières submergeaient maisons et champs. C'est en Avignon et en Arles que les sinistres furent les plus graves et les plus étendus.

En Italie

Mais c'est au sud des Alpes que la catastrophe devait causer de plus graves sinistres. Les mêmes pluies diluviennes qui s'étaient abattues sur le Tessin ont sévi plus cruellement et plus longtemps sur la haute Italie et particulièrement dans le bassin du Pô. La plaine entière s'est trouvée submergée par près d'un milliard de mètres cubes d'eau torrentielle et boueuse. Partout des digues ont sauté, partout des maisons, des hameaux, des villages et jusqu'à des villes entières ont été ravagées. D'épais brouillards ont ajouté encore à