

**Zeitschrift:** Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung  
**Herausgeber:** Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat  
**Band:** 7 (1931-1932)  
**Heft:** 10

**Artikel:** L'Aviation sanitaire  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-706876>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 14.03.2025

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



Linien-Train-R.-S. in Thun 1932.

An so tadellose Stallordnung waren sich wohl die wenigsten gewohnt.

E. R. du train de ligne à Thoun en 1932.

Peu nombreux étaient les habitués à un ordre si parfait aux écuries.

(Phot. Ad. Egli, Thun.)

## L'Aviation sanitaire.

Ces routes sont presque impraticables pendant les pluies à cause de la boue, et, pendant la saison sèche, à cause de la poussière. Le fleuve Mékong n'est pas praticable. C'est pour cela que les différentes parties de cette province sont plus isolées les unes des autres. Les soins à donner aux malades ne peuvent pas s'effectuer. Des épidémies sévissent parmi les hommes et les animaux. Depuis presque trois ans on a étendu le transport aérien au domaine sanitaire. Une distance de 300 km est maintenant couverte en trois heures, tandis qu'autrefois le transport nécessitait au moins quinze jours.

Grâce au prompt transport des médecins et des médicaments, les épidémies sont moins fréquentes et moins dangereuses. Un grand nombre de personnes mordues par des animaux enragés profitent également de ce moyen de transport...

Aux Etats-Unis, on a adopté le simple avion comme ambulance, bien qu'on commence à construire des avions spéciaux. Dans la marine, on a depuis longtemps utilisé des hydro-avions sanitaires. La Croix-Rouge américaine a l'autorisation de profiter des avions de l'Etat pour porter secours en cas d'épidémie.

Au Canada, nous trouvons également des exemples de secours apportés par avions. Le 20 octobre 1924, à 11 heures du matin, la base aérienne du Canada apprenait par télégramme qu'une épidémie de diphtérie avait éclaté dans la région de Norvay-House, et qu'un secours était demandé. En raison de l'hiver très dur qui sévissait, un seul avion était resté à ce centre. Six heures après la réception du télégramme, cet avion distribuait le sérum dans les localités où la maladie avait éclaté; il avait couvert une distance de 500 km. C'était d'ailleurs le seul moyen de communication, puisque les paquebots ne marchent pas en hiver.

Nous attirons à nouveau l'attention de nos abonnés sur le fait que les

## Demandes d'abonnement Changements d'adresses etc.

sont à envoyer exclusivement à

**l'Imprimerie Aschmann et Scheller**

Zurich 1, Brunngasse 18 (Compte de chèques VIII 1545)

Au cours des catastrophes qui ont eu lieu au Japon ces dernières années, les avions ont été d'une grande utilité; ils servirent comme moyens de transporter les vivres et la poste. Pendant les tremblements de terre de 1923 et 1925, ils furent le lien le plus effectif de communication entre les régions isolées. Les photographies faites des avions ont facilité l'organisation des secours ainsi que les travaux de reconstruction.»

Le rapport du général Bauer signale encore nombre d'interventions à Alaska, en Australie et ailleurs. On se sert actuellement de l'avion pour détruire les larves de moustiques et empêcher l'éclosion de la malaria dans certaines régions; on se sert de l'avion pour amener rapidement du secours dans les mines, dans les chantiers éloignés; on se sert de l'avion pour des buts qui ne sont pas directement des buts sanitaires: surveillance des inondations, lutte contre les insectes détruisant les plantations, etc.

Le travail du général Bauer se termine par un exposé de ce que fait l'aviation sanitaire en Suède. C'est surtout dans le nord du pays, près de la frontière finlandaise, dans l'immense district de Boden, que l'avion rend de grands services à la population.

«Un aperçu des cas où les malades ont été transportés par avion démontre que ces malades transférés étaient: soient des malades dont la vie dépendait d'une opération immédiate — par exemple une personne atteinte de péritonite — soit des malades à qui, grâce au transport par avion, ont été épargnées des grandes souffrances inévitables avec d'autres moyens de transport, soit enfin des malades qui, sans l'avion, auraient été obligés de rester chez eux, c'est-à-dire dans des lieux non desservis par des médecins et des infirmières. Tous ces vols se sont effectués sans accident. Les expériences faites pour le transport des malades dans le haut Nordland ont eu pour conséquence d'amener aussi les autres parties de la Suède à s'intéresser à ce mode de transport.»

Voici enfin, résumées brièvement, les exigences que doivent remplir les avions sanitaires dans les régions scandinaves: «L'avion doit contenir une place pour l'aviateur, une place pour un mécanicien et une pour un malade couché sur un brancard; cette dernière place doit être couverte et chauffable; on doit pouvoir y accéder de telle manière que le brancard sur lequel le malade est transporté puisse facilement y être introduit. Il est désirable qu'il y ait encore une place pour un



Linien-Train-R.-S. in Thun 1932.

Nach dem Hauptverlesen folgt der — ach so kurze — Ausgang.

E. R. du train de ligne à Thoun en 1932.

Après l'appel principal c'est — oh ! mais si courte — la déconsignation !

(Phot. Ad. Egli, Thun)

infirmier. L'avion doit être muni de flotteurs ainsi que de skis, et avoir un rayon d'action d'environ 600 km.»

Il nous a paru intéressant de donner un court aperçu de l'exposé si complet du médecin suédois. Dans notre pays aussi l'aviation a déjà rendu des services qu'on pourrait appeler sanitaires, soit pour la découverte de gens perdus dans la haute montagne, pour leur ravitaillement, soit enfin pour le transport rapide dans un hôpital.

D<sup>r</sup> Ml.

## La préparation à la lutte contre la guerre chimique.

*Réd.: Cet article a paru dans le dernier « Almanach de la Croix-Rouge » et traite un sujet que nous avons eu déjà l'occasion d'étudier depuis que le problème des gaz est à l'ordre du jour, mais nous avons pensé intéresser nos lecteurs en leur reproduisant fidèlement un exposé émanant d'un membre de la Croix-Rouge même.*

Dans tous les pays civilisés on s'occupe aujourd'hui de la protection des populations civiles contre les effets de la guerre chimique. La guerre chimique, c'est la guerre nouvellement instituée et qui se fait au moyen des gaz toxiques. Il appartient non seulement aux gouvernements, mais aux sociétés nationales de la Croix-Rouge, de s'occuper dans chaque pays de l'instruction de la population sur le danger de cette arme nouvelle, de ce nouveau moyen de combat et d'anéantissement, et sur la manière de s'en préserver en organisant des équipes d'instruction qui ont le double but de faire connaître ce nouveau mode d'anéantir son ennemi et les moyens de parer aux effets mortels de cette moderne et inique façon de faire la guerre.

Sur l'instigation du Comité international de la Croix-Rouge et de plusieurs conférences internationales qui ont eu à s'occuper de cette grave question, les gouvernements ont nommé des commissions mixtes dont le devoir est de renseigner le public et de préparer la lutte antigaz de façon à protéger le mieux possible la population civile. Nous disons « des commissions mixtes », soit des comités dont une partie des membres représente les autorités du pays, tandis que les autres sont les représentants de la Croix-Rouge nationale. En Suisse comme ailleurs, ces commissions ont été constituées, et chez nous aussi notre commission mixte est formée de délégués de la Confédération et de représentants de la Croix-Rouge.

Les commissions nationales chargées d'orienter la lutte contre les gaz auront à s'occuper du recrutement dans tous les pays de personnes particulièrement qualifiées pour répandre dans la population les connaissances nécessaires à la défense contre la guerre chimique. Elles trouveront ces éléments chez les samaritains, chez les membres du corps enseignant, les soldats du Service de santé, chez les pompiers et surtout dans les milieux de la Croix-Rouge. Ces personnes auront à suivre des cours spéciaux, semblables à ceux que la Croix-Rouge suisse a déjà organisés à Wimmis, près de Thoun, où se trouve notre station d'essais antigaz et où un grand nombre de membres de nos colonnes de la Croix-Rouge ont pu suivre les leçons et s'initier aux exercices pratiques dirigés par le capitaine Steck, directeur de la station.

Cette instruction comprend la lutte contre les gaz en général, et plus particulièrement celle qui doit être organisée en vue de la défense collective d'une population menacée par les gaz répandus soit depuis la surface terrestre, soit par des avions.

Les avis à donner à la population seront répandus largement, puisqu'il est hors de doute que, dans les conflits futurs, la guerre chimique jouera un rôle encore plus considérable qu'en 1917 et 1918, un rôle probablement décisif. Il faut malheureusement constater que, malgré tous les efforts tentés, il n'a pas été possible jusqu'ici d'empêcher l'emploi des gaz toxiques comme arme de guerre; dès lors il serait coupable — pour la Suisse aussi, car elle peut être menacée — de ne pas faire tout ce qui est en son pouvoir pour atténuer les effets désastreux d'une lutte menée au moyen des gaz.

Qu'on songe un instant à la terreur et à l'affolement d'une population qui serait prise au dépourvu par une attaque de ce genre! Elle serait vouée sans doute inévitablement à une destruction presque totale, malgré la fuite dans les forêts ou dans les montagnes, si elle ne connaît et ne possède pas les moyens de protection indispensables.

Le danger de surprise existant, la panique déclenchée au sein d'une population non prévenue et non prémunie serait tel qu'il entraînerait des pertes de vies humaines incalculables et certainement très importantes. La gravité de toute attaque par les gaz doit donc nous engager à une véritable initiation de la population et à rechercher les moyens les plus convenables pour protéger la population civile dont les victimes risquent d'être beaucoup plus nombreuses que dans l'armée.

C'est la tâche des commissions mixtes d'étudier cette question d'intérêt vital pour toutes les nations et, malgré la neutralité de la Suisse, pour notre pays aussi. La question étant difficile à résoudre, il n'est pas trop du concours de tous les bienveillants capables d'initier et de diriger notre peuple dans la lutte contre le danger de la guerre chimique.

Une conférence récente, à Rome, comme celles de Genève et de Bruxelles, a posé un certain nombre de principes fondamentaux dans cette lutte toute nouvelle pour la plupart des pays. Il s'agit de connaître les différentes espèces de gaz et leurs effets (on connaît aujourd'hui près d'un millier de gaz nocifs); il s'agit d'appliquer la défense collective et individuelle et les moyens de protection tant pour les hommes que pour les animaux domestiques; il s'agit enfin d'organiser des équipes antigaz dans chaque localité importante, de faire des démonstrations et des exercices et d'avoir à sa disposition le matériel de défense nécessaire.

Les sociétés de la Croix-Rouge auront plus spécialement à s'occuper, dès le temps de paix, de l'éducation du public, pour lui faire comprendre en quoi consiste l'arme chimique, les dangers qu'elle présente, dangers toujours croissants à cause des nouveaux produits inventés et des progrès de l'aviation de bombardement. Il sera nécessaire de faire comprendre au grand public que, de nos jours, le rayon d'action des avions porte-gaz est assez étendu pour mettre en danger, en quelques heures seulement, à l'improviste et de préférence la nuit, un pays tout entier. (*Nous faisons une réserve quant à cette dernière phrase, voir notre article dans le « Soldat Suisse » du 23 décembre 1931.*)

Les gouvernements et les Croix-Rouges auront à préparer, à entretenir, à répartir et à distribuer les moyens de protection. Il s'agit là non seulement de masques antigaz avec cartouches filtrantes et de vêtements protecteurs, mais encore — dans certains endroits — d'abris capables de résister aux bombardements et aménagés de façon à empêcher les gaz délétères d'y pénétrer lorsque la population y aura été précipitamment rassemblée. D'autres protections s'imposent