

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: 44 (1936)

Heft: 11

Artikel: L'aviation privée et la Croix-Rouge

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-973332>

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: 22.01.2025

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

En ce qui concerne la Suisse, nous croyons que les considérations émises par le grand quotidien de Paris, grâce à l'interview qu'il a obtenue de M. Le Wita, sont d'un très vif intérêt. Elles nous permettent d'envisager le problème de la D. A. P. sous un jour qui n'est peut-être pas nouveau, mais qui n'en est pas moins

d'actualité hélas la plus urgente. L'opinion de M. Le Wita démontre bien que pour toutes nos villes, Zurich, Genève, Berne, Bâle, Lausanne, etc., aussi bien que pour d'autres localités de moindre importance, la préparation de la protection passive sur place est la première solution à notre salut.

Ernest Naef, dans Protar n° 9, 1936.

L'aviation privée et la Croix-Rouge.

Il y a trente ans, se tenait à Stockholm le premier salon de l'automobile. A cette époque, un jeune journaliste attaché à l'un des grands quotidiens suédois, fit un reportage dépeignant dans les termes les plus enthousiastes la nouvelle invention, qui lui paraissait néanmoins destinée à rester le monopole du luxe et du sport. Si ma mémoire est fidèle, il terminait son article par ces mots: «En Suède, du moins, à cause de la neige et des montagnes, ce moyen de transport n'aura jamais une utilité pratique.»

A peu près à la même époque, l'un des médecins les plus connus de Paris, à qui l'on demandait son avis sur la possibilité d'utiliser l'automobile pour le transport des malades, répondait que cela ne pourrait se faire sans certains risques, ce transport exigeant la construction d'une voiture fermée dans laquelle le bruit du moteur aurait un effet nuisible sur le malade.

Les temps ont évolué. — Depuis lors, un nouveau moyen de transport est né: l'avion. Si aujourd'hui les deux personnes dont nous venons de parler étaient consultées sur les possibilités de son développement futur, je suis persuadé qu'elles ne feraient pas preuve du même pessimisme; le journaliste comme le

médecin prophétiseraient sans doute que, dans une trentaine d'années, on comptera autant d'avions privés de tourisme qu'il y a aujourd'hui d'autos de ce genre, et que ces avions pourront facilement être utilisés pour le transport des malades. Ils ajouteraient évidemment qu'il faut entreprendre sans tarder l'étude des modalités permettant de mettre ces petits avions au service de l'humanité.

Le problème de la construction d'avions spéciaux destinés au transport des malades et des blessés, a déjà été résolu. Nous avons également passé le stade expérimental du transport de ces malades par la voie des airs, ce mode de transport ayant été fréquemment utilisé dans des régions à population clairsemée et offrant des voies de communication peu nombreuses ou difficiles. C'est ainsi que l'expérience de la Suède dans ce domaine, au cours de ces dix dernières années, a servi d'exemple à d'autres pays en vue de la création de postes permanents de transport par avions sanitaires, sous l'égide du gouvernement.

Les grands avions de ligne, ainsi que les aéroplanes militaires sont également employés pour le transport des malades. Cette considération a incité les promo-

teurs des transports sanitaires par avion à examiner la possibilité d'utiliser les petits avions de tourisme à cette fin. Leur initiative a rencontré auprès des propriétaires d'avions de tourisme un accueil chaleureux, et nombreux sont ceux qui, en cas de nécessité, acceptent de servir cette cause humanitaire. Aussi la Fédération internationale des aéro-clubs a-t-elle soumis au secrétariat de la Ligue l'étude des problèmes qui ont pour but de trouver les meilleures conditions d'utilisation des avions pour les secours d'urgence.

Il convient de rappeler que l'aviation est, en effet, susceptible d'être utilisée non seulement pour le transport des ma-

lades, mais aussi pour certaines tâches humanitaires, notamment: en temps de calamité, transport des médecins et des infirmières sur les lieux du désastre, vols de reconnaissance pour constater les dégâts occasionnés, vols de liaison qui permettent de porter des messages ou des vivres aux populations isolées.

L'avion permet aussi de retrouver des personnes ou des convois perdus, à la suite de circonstances diverses, dans le désert, sur les terres polaires, en mer ou dans les montagnes. L'envoi par avion de médicaments et de sérums en temps d'épidémies ou dans des cas particuliers, ont sauvé en maintes circonstances des vies humaines.

Technische Richtlinien für den baulichen Luftschutz.

Die soeben beim Drucksachenbureau der Bundeskanzlei in Bern erschienenen «Technischen Richtlinien für den baulichen Luftschutz», herausgegeben von der Eidg. Luftschutzkommission, sind dazu bestimmt, den Baufachleuten Angaben für die Erstellung von Schutzräumen zu vermitteln und enthalten die erforderlichen Unterlagen für diejenigen, die bauliche Vorkehrungen zum Zwecke des Luftschutzes treffen wollen.

Der Entwurf für diese Richtlinien stammt von einem durch die Eidg. Luftschutzkommission eingesetzten Arbeitsausschuss, bestehend aus den Herren Dr. Ing. E. Burgdorfer; dipl. Ing. R. Eichenberger; dipl. Ing. M. König, Leiter der Eidg. Luftschutzstelle; G. Schindler, Spezialist für Luftschutzbauten, und Arch. W. Wittwer. Die Ergebnisse beruhen auf eigenen Berechnungen und Versuchen des Arbeitsausschusses, welcher das für den Luftschutz unseres Landes Richtige ausgesucht hat.

Die technischen Richtlinien sind ein wertvoller Beitrag zum Luftschutz unseres Landes, denn die in den technischen Kreisen allgemein herrschende Unklarheit über die zu treffenden Massnahmen bewirkte, dass die Behörden und die Bevölkerung unsicher wurden und infolgedessen eine normale Bautätigkeit zum Schutze gegen Luftangriffe unterblieb.

Die Unsicherheit der nur vorübergehend mit diesen Problemen beschäftigten Technikerkreise rührt besonders von der äusserst mangelhaften Literatur her, welche beliebige Einzelversuche, deren Bedingungen z. T. nicht bekannt wurden, verallgemeinert. Die kritiklose Wiederholung dieser Versuchsergebnisse, führte sehr oft zu vollständig falschen Ansichten. Weitere Unterschiede ergeben sich z. B. durch die Verschiedenartigkeit der verwendeten Materialien, deren genaue Eigenschaften selten aus den Versuchsergebnissen erkennbar sind. Ein aufmerksames Studium der Fach-