

# À propos de la visibilité du signe de la Croix-Rouge

Autor(en): **L.D.**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **44 (1936)**

Heft 12

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-973336>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

nannten Kategorien in keinem Fall Gegenstand von Repressalien sein dürfen.

Das Internationale Rotkreuzkomitee erinnert bei der Verkündigung die-

ses Manifestes daran, dass es noch nie umsonst an die Grossmut und an die Vertragstreue Spaniens appelliert habe.

### A propos de la visibilité du signe de la Croix-Rouge.

De récents et douloureux événements ont ramené l'attention sur le devoir qui incombe aux belligérants de respecter les formations et établissements sanitaires placés sous le signe distinctif de la Croix-Rouge.

Naguère, des missions de secours aux blessés des armées en campagne ont pu se trouver involontairement mêlées à des opérations de guerre et être atteintes sans que les auteurs du bombardement en aient été tenus pour responsables.

Mais aujourd'hui, nous exprimons la crainte que ces événements regrettables, qui furent toujours de caractère exceptionnel dans le passé, ne deviennent plus fréquents dans les conflits armés de l'avenir en raison de l'emploi intensif de l'arme aérienne.

Pour mieux assurer leur sécurité, toutes les nations ayant le légitime souci de leur indépendance s'efforcent de développer leur aviation, dont les possibilités d'attaque progressent sans cesse au delà de toutes prévisions, celles-ci étant toujours dépassées par les faits.

Cependant, l'emploi de cette arme, conditionné par les progrès accomplis par l'artillerie anti-aérienne, appelle de très graves réflexions dès qu'on envisage le bombardement des centres importants de l'arrière-front de combat.

Par beau temps et ciel clair, les avions de bombardement pourvus d'appareils amortisseurs du bruit des moteurs ont pu

être entendus jusqu'à une altitude de 5000 mètres. Aussi, pour que des attaques de nuit restent non décelées par le service du guet et échappent aux ripostes efficaces de l'artillerie terrestre contre avions, elles devront s'exécuter entre 6000 et 7000 mètres.

De plus, les avions qui effectuent des bombardements de jour entre 3000 et 5000 mètres, avec une précision de l'ordre de 50 à 60 mètres, ont une vulnérabilité notable, car la manœuvre les oblige à se présenter au-dessus du but suivant une ligne rectiligne, à altitude constante durant un temps supérieur à 2 minutes; temps plus que suffisant à l'artillerie anti-aérienne pour régler son tir. Le camouflage doit alors rendre les avions invisibles de jour à partir de 2500 mètres.

Or, peut-on, de ces hauteurs, distinguer nettement, sans ambiguïté possible, de jour (et de nuit?) l'emblème — la croix rouge — porté par des formations et des établissements sanitaires?

Nous voudrions en avoir la certitude, mais nous ne l'avons pas. Et ces éventualités, devant lesquelles on pourrait se trouver demain, nous les envisageons avec une profonde inquiétude.

A ce propos, nous détachons ici, en traduction, un chapitre d'un article, publié dans le numéro de février 1936 du *Samaritaan* sous le titre: Le bombardement des ambulances de la Croix-Rouge, qui relate des expériences d'un très

grand intérêt, portant sur la visibilité d'un drapeau de la Croix-Rouge du haut d'un avion.

... Il nous paraît d'un intérêt primordial (et ceci intéresse tout particulièrement notre propre ambulance de la Croix-Rouge) d'examiner en cas de guerre aérienne, s'il est possible que le bombardement des ambulances soit dû, non à la mauvaise intention, mais à l'inadvertance.

Si cette possibilité existe, étant donné qu'elle est partiellement la conséquence du fait que le but a été manqué, ou d'autre part parce que le signe de la Croix-Rouge n'a pas été aperçu, il faut, quelque répugnante que soit toute la question, en tenir dans la pratique. A cet effet, nous nous sommes adressés au Commandant du corps aérien de Soesterberg, le colonel Best — dont l'énergie n'est égalée que par la bienveillance — en le priant de nous renseigner plus amplement, éventuellement par des essais, sur la question de savoir jusqu'à quel point le signe de la Croix-Rouge peut être vu de l'avion. Nous sommes très reconnaissants au colonel Best et à ses collaborateurs, car c'est grâce à eux qu'il nous est possible de donner maintenant les renseignements qui suivent, et qui sont, à vrai dire, consternants. Nous ne croyons pas pouvoir mieux faire que de donner ici le texte original des deux lettres:

Soesterberg, le 14 janvier 1936.

Dans l'attente du résultat des essais concernant la visibilité de l'emblème de la Croix-Rouge, pour un avion à différentes hauteurs, essais qui seront entrepris aussitôt que les conditions atmosphériques le permettront, je vous communique ce qui suit:

La situation de l'ambulance n'étant pas connue par rapport aux objets pouvant être bombardés en cas de guerre, il est difficile de juger s'il faut attribuer le bombardement de la Croix-Rouge à une coïncidence malheureuse. La possibilité d'une telle coïncidence n'est pas du tout exclue.

Une ambulance située à environ 100 m de distance d'un objet, permis au bombardement, se trouve dans le secteur de paix du bombardement normal. Admettant que le secteur de guerre soit considérablement plus étendu, il faudra, pour avoir une sécurité relative, ne pas établir d'ambulance à une distance de moins de 1000 m de l'objet sur lequel on peut s'attendre à des bombardements.

Soesterberg, le 22 janvier 1936.

Comme suite à ma lettre du 14 janvier, je vous communique les résultats des essais faits avec une croix rouge de 6 m de diamètre et d'une largeur de bras de 0,80 m sur un carré blanc de 6 m de côté. On a fait des constatations, alors que la croix était successivement posée sur de l'herbe, sur un bâtiment, sur du sable et sur de la bruyère.

A une hauteur de 3500 m, un carré blanc seul était visible sur l'herbe;

A 2500 m, la croix rouge était à peine visible, et cela seulement parce que sa position était connue d'avance;

A 1500 m, la croix était bien visible, mais cela pour une personne au courant de la situation.

Les résultats des essais ayant pour fond un bâtiment, du sable, ou de la bruyère ont été à peu près les mêmes que sur l'herbe. Au cas où l'on ignore l'emplacement de la croix rouge, la visibilité de la croix posée sur l'herbe est la meilleure, puis viennent dans l'ordre, la bruyère et le bâtiment.

Les susdits essais ont été effectués par un très beau temps, avec une bonne visibilité et à peu près à l'heure de midi.

Il a été prouvé que les dimensions habituelles du fond blanc pour croix rouge sont absolument insuffisantes pour être remarquées à des hauteurs dépassant 1500 m d'altitude, alors que la hauteur normale pour les bombardements varie de 1000 à 5000 m.

Pour être bien visible d'une hauteur de 4000 m, le fond blanc devra être un carré de 50 m de côté, tandis que le diamètre de la croix sera également de 50 m. La largeur des bras devra avoir à peu près 10 m. Tels sont les résultats des essais faits à Soesterberg.

*Conclusion:* Il a été établi par ces essais que des erreurs sont très possibles, même dans le cas où des personnes se trouvant à terre pensent que les erreurs devraient être exclues.

Une croix rouge de 3 m — dimension qui paraît pourtant très appréciable et qui correspond d'après les renseignements à la dimension de l'emblème de l'ambulance suédoise — n'est donc pas du tout visible et, par conséquent, on ne peut pas s'y fier en temps de guerre! Et d'autant plus si l'on considère que les essais de Soesterberg ont été faits au moment le plus clair de la journée et que les aviateurs connaissaient l'endroit où se trouvait l'emblème.

Par temps sombre et par mauvaise visibilité, il est indispensable d'employer des emblèmes de dimensions énormes qui devront être illuminés par des projecteurs.

Il conviendrait de mesurer l'importance et la gravité exceptionnelle de cette situation de fait sur le plan de l'avenir immédiat, et de s'efforcer de prendre des dispositions en vue de rechercher les possibilités qui peuvent exister pour assurer le respect par l'aviation du signe distinctif des formations et établissements sanitaires, notamment dans des

régions susceptibles d'être soumises à des bombardements aériens.

Car, bien que nous vivions en des temps troublés où l'esprit de violence fait encore trop d'adeptes et semble rendre illusoire toutes les conventions, le respect de l'emblème de la Croix-Rouge nous apparaît, plus que jamais, comme un devoir de haute conscience morale.

Prof. L. D.

(dans la *Revue internationale de la Croix-Rouge*, mars 1936).

## Wann ist der elektrische Strom am gefährlichsten?

### Im Schlaf am wenigsten schädlich.

M. S. G. Experimentelle Untersuchungen über individuelle Gefahren des elektrischen Stromes haben, wie in der «Medizinischen Welt» berichtet wird, ergeben, dass die natürliche Widerstandsfähigkeit gegenüber dem elektrischen Strom im Krankheitsfall und bei gewissen konstitutionellen Störungen sich vermindert. Bei nervösen Herz- und Gefäßstörungen sinkt sie fast auf null. Wer zu Schweiss Händen oder -füßen neigt, ist besonders gefährdet. Recht interessant ist auch die Feststellung, dass zwischen Mann und Frau der Hautwiderstand gegenüber dem elektrischen Strom verschieden ist. Es konnte experimentell bewiesen werden, dass manche Stelle der Haut bei Frauen dem Strom nur ein Zehntel des Widerstandes bietet, den ihm die männliche Haut entgegensetzt. Auf alle diese Dinge muss bei der *Berufsauslese* (zum Beispiel für Elektrotechniker oder Mechaniker) besonders geachtet werden. So ist es zum Beispiel auch ein Unterschied, ob der Strom den Körper unerwartet trifft oder nicht. Ein

Monteur vermag eine Leitung oft durch unmittelbare Berührung zu prüfen, ohne dass ihm dabei etwas geschieht, während der Laie, den derselbe Strom plötzlich trifft, unter Umständen dabei den Tod erleidet. Der seelische Zustand und die Schreckreaktion sind also für die Schädigung von wesentlicher Bedeutung. Natürlich spielt bei den Gefahren des elektrischen Stromes für den Menschen auch die Stromart, das heisst die Stromstärke, eine wichtige Rolle. Oberhalb von 1000—1200 Volt verursacht der elektrische Strom stets Atemstillstand, unter dieser Grenze wird das Herz geschädigt. Indessen ist diese Grenze starken individuellen Schwankungen unterworfen, und gelegentlich kann schon eine Stromspannung von 27 Volt zum Tode führen. Besonders interessant ist die auf Grund der Experimente gemachte Feststellung, dass Schlafende dem elektrischen Strom gegenüber wenig empfindlich sind. Sie können zwar Verletzungen erleiden, aber Herzfähigkeit, Atmung und Bewusstsein werden nicht geschädigt. W. K.