

Le transport des blessés en pays montagneux

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **15 (1907)**

Heft 3

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-548935>

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.

LA CROIX-ROUGE SUISSE

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

Sommaire

| | Page | | Page |
|-----------------------------------------------------------------------------|------|------------------------------------------------|------|
| Le transport des blessés en pays montagneux | 25 | Influence du milieu géographique, etc. | 34 |
| La contagion tuberculeuse | 30 | Contre les cors et les verrues | 35 |
| La Croix-Rouge américaine lors de la catastrophe de San Francisco | 32 | Nouvelles de l'activité des sociétés | 35 |
| | | Bibliographie | 36 |

Le transport des blessés en pays montagneux

La question complexe du transport des blessés en montagne a déjà donné lieu à beaucoup de travaux et à de nombreux essais qui en ont surabondamment prouvé la grande difficulté.

Les véhicules, si petits soient-ils, circulent mal dans les chemins montagneux, souvent même leur emploi est dangereux, quelquefois impossible.

Le transport sur civières présente aussi bien des inconvénients, il est déjà pénible et malaisé en terrain coupé mais plat, combien davantage le sera-t-il en montagne où les chemins en pente sont rocailleux, glissants, dangereux, où il est nécessaire d'assurer chaque pas et de voir exactement où l'on place le pied. Le porteur d'arrière est donc obligé d'avancer avec la plus grande prudence, puisqu'il lui est presque impossible de voir son chemin et qu'un faux pas peut compromettre la vie du blessé, peut-être celle des porteurs.

Dans bien des cas, sur la haute montagne et pendant l'hiver, le véhicule de

choix sera le traîneau, la luge, la glisse, ou des traînes improvisées au moyen de planches, de branches d'arbres, de skis ou de tout autre matériel à disposition. Dans cet ordre d'idées, le D^r E. Lardy, de Genève, a fait construire une sorte de brancard-traîneau tout en fer et toile sur lequel un blessé peut être ligoté. Nous savons que ce moyen de transport a donné de bons résultats sur les pentes rocheuses et abruptes du Salève, où l'enlèvement des blessés présente des difficultés presque insurmontables.

Bien des raisons militent cependant en faveur du transport à dos d'homme, très pénible sans doute, mais permettant au porteur de garder toute sa liberté d'action. Muni de souliers ferrés et d'un bon « Alpenstock » le brancardier pourra choisir son chemin sans crainte de glissade fatale, surtout s'il a quelque habitude de la montagne; il sera libre de ses bras, ce qui facilite l'équilibre du corps, et il trouvera toujours, le long des sentiers escarpés, quelque endroit pour déposer ou appuyer

son fardeau, soulager ses muscles fatigués et reprendre haleine.

On a imaginé une quantité d'appareils plus ou moins rustiques pour asseoir le

La fig. 1 *a*, représente un *boudin*; c'est un bois rond, de 60 centimètres de longueur environ recouvert de corde ou de paille tressée; la partie médiane est

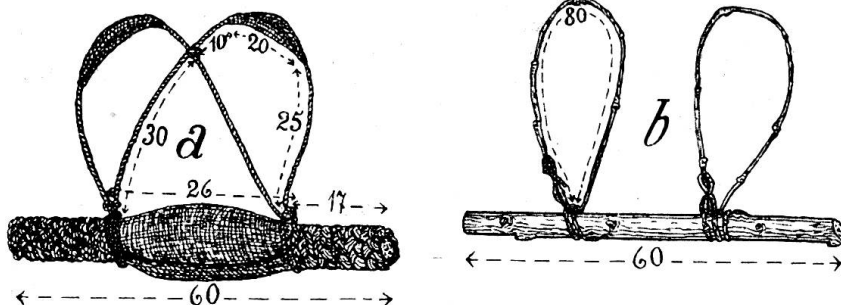


Fig. 1. Le boudin, appareil improvisé de transport à dos d'homme.

blessé que l'on veut transporter à dos d'homme. Dans les Ecoles de recrues des troupes sanitaires suisses ont fait faire aux soldats des sellettes, des boudins et d'autres

rembourrée avec de la paille ou du foin, afin de ne pas blesser le dos du porteur, il en est de même des bretelles qui pourraient à la longue contusionner les épaules.



Fig. 2. Le brancardier muni du boudin, prêt à recevoir le blessé.

appareils improvisés, et on exerce les hommes à ces transports difficiles et souvent périlleux.

Nous reproduisons ici les clichés des appareils qui sont couramment exécutés et qui présentent les plus sérieux avantages.

Le blessé est assis sur le boudin de la même façon qu'on s'assied sur le bois transversal d'une course-volante.

En cas d'urgence ce moyen de transport peut encore être simplifié comme le démontre la fig. 1 *b*.: un morceau de bois

de 60 cm. de long, 2 m. à 2 $\frac{1}{2}$ m. de corde, c'est tout ce qu'il faut pour improviser un appareil qui laissera les deux bras du porteur absolument libres.

Un autre appareil plus complet, plus pratique et qui ménage davantage les forces du porteur ainsi que le confort du blessé, est celui que représente la fig. 3.



Fig. 3. Le porteur muni de la sellette rembourrée.

C'est une modification de la sellette qu'emploient nos montagnards pour transporter dans les chalets des alpes les provisions de la semaine.

Rembourrée sous le siège du blessé et le long du dos du porteur, solidement fixée et bien suspendue aux épaules au moyen de tresses en paille ou de fortes cordelettes, la sellette permet d'effectuer sans trop de fatigue des transports d'une certaine durée. Nos montagnards ne craignent pas de monter ainsi aux alpages, des charges de 60 et 80 kilos.

Les deux modèles que nous venons de décrire sommairement ne peuvent servir qu'au transport de personnes blessées à la tête, au tronc ou aux membres supérieurs.

Lorsqu'il s'agit de fractures de la cuisse ou de fractures de la jambe, il est nécessaire de soutenir dans toute sa longueur le membre blessé; la sellette en U rendra dans ce cas les plus grands services. La confection de ce siège à porteur offre quelques difficultés et ce mode de transport ne peut être improvisé en quelques minutes, nous en donnons cependant une explication détaillée dans la fig. 4. Toutes les pièces y sont figurées avec les mesures exactes qu'elles doivent avoir et la manière de les assembler; l'épaisseur des planches doit être d'environ 15 mm. pour offrir une solidité suffisante.

Le dossier et le siège doivent être convenablement rembourrés, les soutiens des pieds doivent être reliés au dossier au moyen de cordes, afin de donner plus de fixité à tout l'appareil; il est nécessaire aussi de placer une double épaisseur de planches sous le siège (en *h* de la fig. 4), pour soutenir efficacement les gouttières *gg* et permettre l'assemblage avec le dossier.

La fig. 5 montre l'appareil en usage; la jambe fracturée est placée sur du foin ou de la paille afin d'éviter le contact dur de l'attelle.

Par mesure de précaution le porteur tient dans sa main gauche une corde qui passe sous les aisselles du blessé; le brancardier pourra ainsi — en tirant sur la corde — immobiliser le corps du blessé contre le dossier de la sellette.

Cependant, même avec des appareils aussi perfectionnés, le transport des blessés en montagne est chose laborieuse et exige beaucoup de temps, de force physique, de connaissances de la montagne, de sûreté de pied et de sang froid.

M. Paul Eybert, médecin militaire français en Tunisie, a publié dernièrement un intéressant mémoire, fruit de ses expériences personnelles, intitulé: « Etude sur

le transport des blessés en montagne et sur le brancard alpin ». Après avoir parlé du personnel, du matériel et des mille difficultés de ces évacuations, le Dr Eybert dit :

« Deux brancardiers portant un blessé, sont en général, capables de marcher dix minutes à un quart d'heure, sans arrêt, et de repartir après deux minutes de pause. L'allure est, à peu près, dans ces con-

L'auteur passe en revue les différentes ressources à disposition sur le terrain : Le transport à dos d'homme est très fatigant et doit être réservé pour des circonstances spéciales. M. Eybert n'a jamais pu obtenir des brancardiers, par ce moyen, plus de dix minutes de marche sans un essoufflement considérable qui oblige à des temps de repos prolongés :

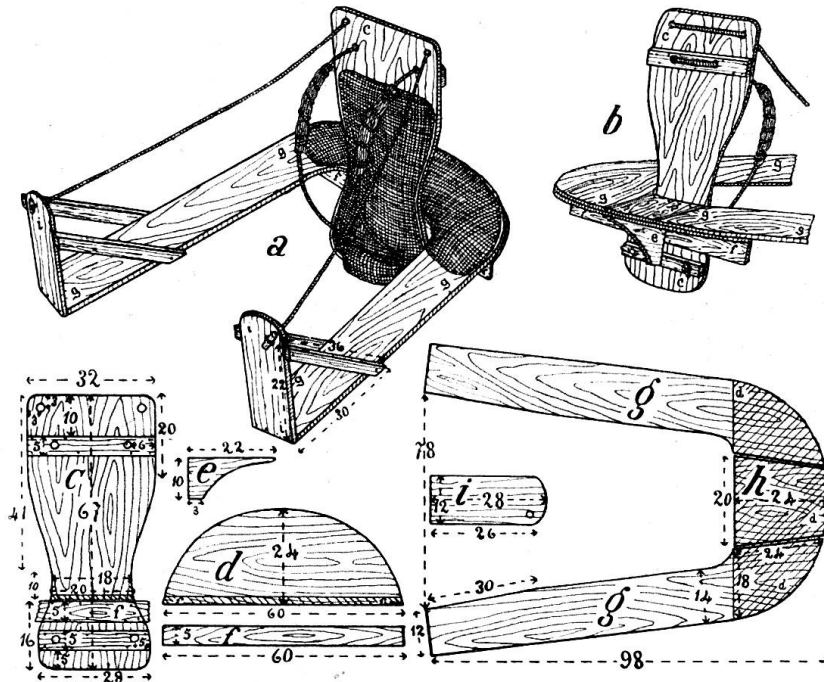


Fig. 4. La sellette en U, différentes pièces et manière de les assembler.

ditions, de 4 kilomètres à l'heure si les difficultés du terrain sont moyennes. » En examinant les conditions résultant des différences de niveau du terrain à franchir, M. Eybert conclut que : « deux hommes mettront ainsi deux heures et demie pour en relever un autre, et si l'on évalue à 5 % de l'effectif total le nombre des blessés à évacuer, les huit équipes d'un bataillon évacueront les 25 blessés d'une unité de 500 hommes en sept heures et demie à huit heures. » Et encore ce résultat exige-t-il de la part des brancardiers un travail continu qui avoisine le surmenage, et les conditions du relèvement ne sont-elles pas toujours aussi favorables, surtout à la montagne.

« Impressionné, ajoute-t-il, par l'idée que ce mode de transport a pu paraître pratique en Suisse, où la sellette est réglementaire et jouirait d'une certaine faveur auprès des camarades des corps alpins, nous nous sommes attaché à faire vérifier autant que possible ces résultats et à réaliser, pour ainsi dire, des essais publics : dans chaque expérience, exécutée en quelque sorte sous le contrôle de nombreux officiers, le rendement a été déplorable, même après vingt-cinq jours de marche et d'entraînement suivi. »

Examinant toutefois de plus près les conditions de ce transport, M. Eybert constate qu'en répartissant la charge à la fois sur les lombes, les épaules et le

front (qui met en jeu les muscles de la nuque), on facilite la tâche du brancardier; encore faut-il qu'il soit vigoureux et qu'il transporte un blessé léger. A cet égard la meilleure sellette serait peut-être la plus simple aussi, c'est la capote du porteur, le pan en étant fortement relevé sur le dos du blessé et les coins antérieurs roulés, passant sous les bras du blessé,



Fig. 5. Transport en montagne sur la sellette en U.

et se réfléchissant sur l'épaule du porteur qui les tient en pleines mains. Le blessé, enveloppé et maintenu moëlleusement sans compression, depuis les jarrets jusqu'à l'aisselle, ne peut balloter ni tomber. C'est un peu la méthode employée par les femmes africaines pour transporter leurs enfants sur le dos.

Autre chose est le transport par brancard; et encore le brancard réglementaire,

relativement commode en terrain plat, devient-il à la descente, un supplice pour le blessé qui glisse constamment, ainsi que pour les porteurs, surtout celui d'arrière qui, ne sachant où il met les pieds, tombe fréquemment et durement. L'auteur a imaginé pour obvier à ce double inconvénient un dispositif qui permet au brancardier d'arrière, placé entre les jambes relevées et écartées du blessé, de voir son chemin. Cette modification au brancard est insignifiante, peu coûteuse, et atteint parfaitement son but.

L'auteur a cherché aussi à améliorer la sangle qui passe sur les épaules des porteurs et fatigue beaucoup la nuque jusqu'à la meurtrir en peu de temps.

Mais M. Eybert insiste encore sur une autre amélioration capitale dans le mode de transport, c'est l'organisation de relais de distance en distance pour les brancardiers. De la sorte le transport s'opère sans arrêt et chaque équipe se repose avant de remonter ou de redescendre. La montée et la descente font travailler des groupes de muscles différents et, fait qui a sa valeur, les brancardiers se familiarisent plus vite avec les obstacles rencontrés dans le chemin suivi plusieurs fois de suite. En outre la création de relais permet pour chaque section du trajet l'utilisation de l'appareil de choix: sur telle section on sera forcé de transporter à dos, sur telle autre, avec le brancard à deux, ou par trainage, ou sur bête de somme.

« C'est la seule façon, dit M. Eybert, d'obtenir le rendement maximum. »

