et à la mémoire des très rares victimes de l'évacuation aérienne, le congrès a recommandé :

le développement chez toutes les nations de l'aviation sanitaire ;
l'octroi de toutes facilités possibles pour leur circulation ;
la multiplication des places d'atterrissage, surtout dans les pays pauvres en moyens de communication ;
l'aménagement des avions commerciaux en avions sanitaires ;
le subventionnement, par les pouvoirs publics, des entreprises privées construisant des appareils sanitaires aériens ;

enfin

que la situation des avions sanitaires soit réglée le plus tôt possible en ce qui concerne leur immunisation, dans le cadre des règlements internationaux, et notamment de la Convention de Genève, en vue de leur assurer toute la protection dès maintenant acquise à tous les autres moyens de transport utilisés pour les évacuations sanitaires.

Ce dernier vœu n'a pas, comme on sait, attendu longtemps son accomplissement : l'immunisation est réalisée — du moins elle le sera dès que la Convention du 27 juillet 1929 aura été ratifiée ; seuls les pilotes sont traités moins favorablement que tout autre personnel conducteur : ils ne reçoivent qu'un droit conditionnel à la restitution, cela en raison même de la catégorie d'élite à laquelle ils appartiennent. Ils ne seront rendus qu'à condition de ne plus servir dorénavant que dans le service sanitaire.

P. D G.

L'aviation sanitaire en temps de paix.

Il y a longtemps que nous n'avons pas parlé ici de l'aviation sanitaire et de son développement en temps de paix[1], si l'on excepte le premier Congrès international de l'aviation, en mai 1929, dont le compte rendu récent fait l'objet de l'article spécial qui précède celui-ci.

[1] Voir *Revue internationale*, 10e année, nº 111, mars 1928, p. 245.

CHRONIQUE

Aviation sanitaire en temps de paix.

Et cependant M. le Dr en droit Ch. Julliot, celui qu'on a baptisé, à juste titre, l'apôtre de l'aviation sanitaire, continue à tenir fidèlement les lecteurs de la *Presse médicale* au courant du développement de cet admirable moyen de transport et de sauvetage des blessés ou malades[2]. Les rapports présentés sur ce sujet au dit congrès international par le colonel Cheutin et le médecin colonel Epaulard, pour le Maroc, par le médecin général Duguet et le médecin lieutenant Causeret, pour le Levant, sont des plus significatifs et encourageants.

Partout, avec la valeur morale des pilotes et mécaniciens, leur habileté technique, d'une part, la perfection des appareils, d'autre part, enfin la multiplication des terrains d'atterrissage, on voit s'accroître la confiance des médecins dans ce mode rapide et indolore de transport, ainsi que son utilisation par les victimes.

Que ce soit grâce à l'avion léger, type Hanriot, qui s'approche davantage du lieu de relève, que ce soit au moyen de l'avion plus lourd, type limousine, capable de transporter quatre ou cinq malades, le blessé voit les pronostics s'améliorer, la guérison des plaies s'accélérer, en raison des soins plus prompts, mieux appropriés et plus complets qui lui sont assurés, soit qu'on le transporte lui-même, ou que l'avion amène à son chevet le chirurgien capable de l'opérer. On atteint des trajets allant jusqu'à 420 km. De plus en plus on réclame des avions légers, pouvant s'envoler à 1,000 m. d'altitude et s'élever jusqu'à 4,000.

M. Julliot cite deux chiffres éloquents : au 1er janvier 1929, 4,500 blessés ou malades transportés par l'aviation sanitaire française ; le second est, dit-il « heureusement un 0 » : aucun accident parmi toutes les victimes transportées !

* * *

[2] Voir *Presse médicale*, nos des 14 et 25 septembre, 12 octobre 1929 et 25 janvier 1930.

CHRONIQUE

Aviation sanitaire en temps de paix.

En Australie, dans les vastes steppes où pâturent les moutons, les communications sont difficiles. L'avion est le seul moyen d'atteindre à temps le malade à opérer d'urgence. Parfois le médecin tient lui-même le volant, se faisant pilote — et fort habile pilote — pour secourir à temps ceux qui l'appellent. Le vol à 30 m. de hauteur seulement au-dessus du sol est parfois imposé par les conditions atmosphériques, notamment les tornades fréquentes et les averses subites.

* * *

A côté de l'aviation de sauvetage — civile ou militaire — s'inaugure actuellement *l'aviation curative*. Des cures remarquables s'accomplissent ; des toux persistantes sont vaincues, des neurasthénies disparaissent. Et si l'avion effraie encore quelques timorés, la cure d'altitude en ballon captif leur en procurerait tous les avantages avec une sécurité complète. Si l'altitude a ses méfaits, il y a longtemps que ses bienfaits sont connus. Pourquoi ceux-ci ne seraient-ils pas étendus à un autre public que celui des sanatoriums ? L'immobilité et la monotonie n'en seraient pas pires.

* * *

Une association *Les Amis de l'aviation sanitaire* s'est constituée le 1er juin 1929, au lendemain du premier Congrès international. Elle doit être un centre d'études et de propagande, un organisme de liaison et de coordination entre inventeurs, techniciens et usagers. Elle sera l'animatrice de l'œuvre et de ses développements.

Le secrétariat général est 43, Boulevard de Clichy (9e). Les cotisations sont annuelles ou à vie.

* * *

Dans un dernier article (janvier 1930), M. Julliot relève que la Pologne est, avec la Suède et l'Italie (sans parler de

la France, naturellement), le pays où l'aviation sanitaire a pris le développement le plus rapide et le plus complet. Sur ce sujet la *Revue internationale* a publié, en septembre dernier[1], un exposé du capitaine médecin Michalik, auquel il n'est qu'à renvoyer le lecteur désireux d'être mis au courant du merveilleux essor pris par l'aviation sanitaire dans ce pays.

On se rappellera peut-être que cette étude se terminait par le vœu que le Comité international de la Croix-Rouge fît toutes les démarches pour mettre l'aviation sanitaire en temps de guerre au bénéfice de la Convention de Genève de 1906 et de celle de la Haye de 1907 (n° X). Le Comité international n'a point failli à cette tâche ; et la Conférence diplomatique de juillet 1929 lui a apporté une réalisation sinon complète et détaillée, du moins pleinement satisfaisante.

P. D G.

[1] Voir *Revue internationale*, 11e année, n° 129, septembre 1929, p. 737.