

# 1414

Magazine des donateurs de la Garde aérienne suisse de sauvetage - Numéro 71, novembre 2008

rega 

Sauvetage  
en terrain difficile  
**Quand l'hélicoptère  
ne peut atterrir**





### Couverture :

Les secours s'approchent du patient : lorsque l'atterrissage de l'hélicoptère est impossible, le sauveteur est hélitreuillé.

## 4 Dossier

### Sauvetage en terrain difficile : les vertus de l'hélitreuillage

Lors d'accidents à même la paroi rocheuse, le médecin Rega est hélitreuillé auprès du patient. Au besoin, l'équipage Rega est appuyé par un sauveteur du Club Alpin Suisse (CAS). Reportage au sein de la base d'Erstfeld.

## 11 Tête-à-tête

### Dialogue entre un médecin Rega et un spécialiste des secours en montagne

Le succès d'une mission de sauvetage en terrain difficile se mesure notamment au degré de collaboration entre le médecin et le sauveteur du Club Alpin Suisse (CAS).

## 12 Au cœur d'une base

### La base d'intervention de Samedan tutoie les sommets depuis 30 ans

L'Engadine est un berceau du sauvetage aérien : dès 1957, cinq ans après la création de la Garde aérienne suisse de sauvetage, Heliswiss y intervient déjà régulièrement sur mandat de la Rega. Coup de projecteur sur l'histoire de cette base engadinoise qui fête ses 30 ans d'activité.

## 14 Entraînement des pilotes

### Nuit, brouillard et panne de réacteur : un exercice de simulation exigeant

Sans bruit ni kérosène, les pilotes des jets ambulance de la Rega s'entraînent dans un simulateur de vol. Reportage à Montréal, au Canada.

## 16 Poster

### Atterrissage impossible : la solution par le câble

Grâce au treuil de sauvetage et à la technique « long-line », il est possible de secourir des patients en terrain extrême.

## 18 Les coulisses de la Rega

## 19 Portrait

## 21 Jeux et concours

## 22 Rétrospective

### Sauvetage en cas d'avalanche : la course contre la montre

Durant une heure, un jeune homme de 22 ans reste emprisonné sous une avalanche jusqu'à l'arrivée des sauveteurs. Malgré cet épisode, sa passion pour les sports d'hiver reste encore intacte aujourd'hui.

## 24 En bref

## 25 Romandie

Base Rega-HUG : parrain du Téléthon genevois 2008

## 27 Invité : Jean-Charles Simon

## 28 Histoire

### Pâques 1979, Algérie : rapatriement d'envergure pour des Romands

A bord d'un charter DC-9 de Balair, la Rega rapatrie à Genève les victimes d'un accident de bus dans le désert algérien.

## 32 Prévention

En hiver, méfiez-vous de l'eau qui dort !

**0844 834 844**

Le numéro d'appel des donatrices et donateurs

Pour joindre la Rega : voir page 24

**Conseil de fondation de la Rega :**

Albert Keller\*, président,  
 Uitikon Waldegg ;  
 Franz Steinegger\*, vice-président,  
 Flüelen ;  
 Markus Reinhardt\*, Dr en droit,  
 Coire ;  
 Paul Maximilian Müller\*, Berne ;  
 Prof. Daniel Scheidegger\*,  
 Arlesheim ;  
 Anne Ormond-Ronca, Denens ;  
 PD Dr Adrian Frutiger, Trimmis ;  
 Charles Raedersdorf, Köniz ;  
 Ulrich Graf, Pfäffikon (SZ) ;  
 PD Roland Müller, Dr en droit,  
 Staad ;  
 Dr Andreas Berger, Merlischachen ;  
 Michael Hobmeier, Bäch ;  
 Bruno Jelk, Zermatt ;  
 Markus Mader, Berne  
 (représentant de la Croix-Rouge  
 suisse)  
 (\* = membres du comité directeur)

**Direction:**

Ernst Kohler, président  
 Dr Roland Albrecht, médecin-chef  
 Andreas Lüthi, chef des finances

**Impressum N° 71 / nov. 2008**

**Magazine des donateurs  
 de la Garde aérienne suisse  
 de sauvetage (Rega)**

Parution semestrielle,  
 Tirage : 1,511 million

**Rédaction :** Thomas Kenner  
 (rédacteur en chef), Gery Baumann,  
 Maria Betschart, Walter Stünzi

**Édition française :**

CRS, Service de traduction, Berne ;  
 Adaptations rédactionnelles,  
 Cadence Conseils, Lausanne

**Édition italienne :**

Gabriella Broggi, Lugano

**Photos :**

D. Boschung (couverture, p. 2, 18, 19) ;  
 T. Kenner (p. 2, 12, 14, 15) ;  
 Ch. Perret (p. 3) ;  
 G. Baumann (p. 4, 5, 7, 8, 9, 11, 21,  
 23, 32) ;  
 Ch. Bättig (p. 7, 9) ;  
 T. Bärffuss (p. 12) ;  
 W. Kuhn (p. 12) ;  
 P. Donatsch (p. 13) ;  
 O. Born (p. 25) ;  
 P. Henriod (p. 27) ;  
 P. Burgener (p. 28, 29, 31)

**Direction de production :**

tutto fatto, Zurich

**Graphisme :**

Alex Demarmels, Thalwil

**Éditeur :**

Service de presse Rega,  
 case postale 1414,  
 8058 Zurich-Aéroport,  
 www.info.rega.ch,  
 compte postal 80-637-5

**Litho :** Sota AG, Zurich

**Impression :** Weber Benteli,  
 Bienne

**Publicité :** Kretz AG, Verlag und  
 Annoncen, 8706 Feldmeilen

**Reproduction :** avec indication  
 des sources



Ernst Kohler

# Chère donatrice, cher donateur,

*Aider les personnes en détresse – une mission aussi belle qu'exigeante. La réalité du terrain peut la rendre encore plus délicate : imaginez un blessé, perdu sur un chemin de montagne escarpé où l'hélicoptère ne peut atterrir... Les reportages présentés dans cette édition du 1414 vous plongent au cœur du travail des équipages de la Rega. Comme vous le constaterez, ils sont tous guidés par une seule et même motivation : secourir la personne accidentée en tout lieu, pour lui prodiguer les premiers soins médicaux et la transporter vers l'hôpital adéquat. Grâce aux moyens techniques actuels – à l'image du treuil de sauvetage – la Rega voit ses possibilités d'intervention s'élargir, même en terrain difficile d'accès. Mais quelque soit l'endroit, les gages de succès restent identiques : professionnalisme, sécurité et précision. La relation entre les membres de l'équipage est également décisive pour la réussite d'une mission : confiance, communication et collaboration en sont les maîtres-mots.*

*À la Rega, nous sommes résolus à poursuivre le sauvetage en terrain impraticable. Pour y parvenir, des conditions techniques optimales sont nécessaires, tout comme de longues heures d'entraînement. Chaque franc versé par nos donateurs y contribue et profite ainsi directement aux personnes en détresse.*

*Grâce à votre soutien, nos hélicoptères et nos équipages continuent de secourir sur les flancs de montagne les plus vertigineux et dans les contrées les plus isolées de notre pays. De plus, nos avions ambulance ont la capacité de vous rapatrier depuis n'importe quel point du globe. Un grand merci et bonne saison hivernale à vous !*

Ernst Kohler, Président de la direction

# Lieux inaccessibles : les vertus de l'hélicoptère



La Rega intervient au milieu d'une paroi à pic du Salbitschijen (UR) : l'alpiniste, victime d'une chute, est hélitreuillé dans « un matelas coquille ».

Assistance médicale, sauvetage puis transport du blessé vers l'hôpital adéquat, le tout le plus rapidement possible ; voici la mission de la Rega. Si les équipages répondent toujours présents, l'hélicoptère ne peut pas systématiquement se poser sur le lieu de l'accident. En pareil cas, le médecin Rega arrive tout de même au chevet de l'accidenté pour lui prodiguer des soins médicaux, souvent vitaux. De quelle manière ? En descendant auprès du patient à l'aide d'un treuil actionné depuis l'hélicoptère, alors en vol stationnaire. L'apport d'un sauveteur du Club Alpin Suisse (CAS) est parfois également requis, par exemple si le lieu de l'accident se situe au milieu d'une paroi rocheuse abrupte. L'équipage de la base Rega d'Erstfeld (UR) est coutumier de ce type d'interventions. Reportage.

**Mission au Salbitschijen (UR).** Christoph Bättig, médecin Rega, vérifie l'ajustement de son baudrier. Suspendu au treuil de l'hélicoptère, il est sur le point de rejoindre l'imposante paroi granitique où un alpiniste, grièvement blessé, requiert des soins urgents. Proche du lieu de l'accident – sur une étroite corniche herbeuse plongeant à la verticale – le compagnon de l'alpiniste blessé le sécurise et attend les secours. Bien que formé et habitué aux opérations menées en terrains difficiles, le médecin s'attend, dès l'annonce de l'alerte, à devoir faire appel au soutien technique d'un sauveteur en montagne du Club Alpin Suisse (CAS). Lors du vol en direction du Salbitschijen – culminant à 2981 mètres d'altitude au-dessus de la Göschenalp – l'hélicoptère de la Rega a donc embarqué à son bord Iwan Infanger, sauveteur du CAS.

L'Agusta rouge et blanc paraît minuscule à l'approche de l'impressionnante falaise de granit. Sous l'appareil, on distingue à peine le sauveteur du CAS, vêtu d'une veste jaune fluorescente. Suspendu à un filin de 45 mètres de long, l'hélicoptère de la Rega le dépose à quelques centimètres des alpinistes en détresse. Une fois Iwan Infanger détaché, le sauveteur professionnel de la Rega, Gery Bissig, assis à la porte de la cabine ouverte, remonte le treuil. Le pilote amorce alors la descente vers le site d'atterrissage intermédiaire où le médecin Rega se tient prêt à prodiguer les premiers soins.

#### Un « poste de travail » aérien

La voie Niedermann du Zwillingssturm, sur la montagne en dents de scie du Salbitschijen (UR), est un itinéraire classique très apprécié des grimpeurs. Le sauveteur du CAS, Iwan Infanger, l'a lui-même emprunté à plusieurs reprises. Mais aujourd'hui, l'heure n'est plus aux loisirs ; il se retrouve au cœur de l'action pour sauver une vie. Après s'être assuré, le compagnon du grimpeur blessé lui explique les circonstances de l'accident. A ce stade, chaque minute compte pour prodiguer au patient les premiers soins médicaux,



Le sauveteur du CAS est déposé dans la paroi pour assurer l'alpiniste accidenté.



L'aide des sauveteurs du CAS permet une assistance médicale dans les lieux les plus improbables.

l'installer dans une position appropriée et ensuite procéder à son sauvetage. Le tout, sans faire courir de risques aux protagonistes de la mission. À l'aide d'une perceuse, Iwan Infanger aménage et assure la sécurité du lieu de travail du médecin.

### Un médecin alpiniste

À même la paroi, le médecin Rega, treuillé sur les lieux, examine le blessé. Il lui injecte des médicaments et établit un premier diagnostic. Avec l'aide du sauveteur du CAS et du second alpiniste, le blessé est placé dans un « matelas coquille », paré à l'hélicoptère. L'opération est menée avec grande vigilance, mais sans précipitation. L'hélicoptère de la Rega se présente à la verticale, au-dessus de la corniche. Le treuil est descendu ; le patient – couché à l'horizontale et attaché au médecin – est hélitreuillé vers le site d'atterrissage intermédiaire. Le pilote dépose alors les deux hommes en douceur, puis atterrit quelques mètres plus loin. Tout l'équipage Rega est sur la brèche. Le médecin surveille les fonctions respiratoires et circulatoires du blessé, tout en lui administrant des analgésiques et des stabilisants. Les autres membres de l'équipage l'assistent : ils placent une perfusion et l'aident à relier le patient aux moniteurs de surveillance dans l'hélicoptère. Tout est donc prêt pour le transport à l'hôpital, déjà avisé par la centrale d'alarme de la Rega. A son arrivée, le patient est stabilisé. « Rega 8 » – nom de code de l'hélicoptère d'Erstfeld – repart alors en sens inverse et met à nouveau le cap sur le Salbitschijen pour hélitreuiller et ramener dans la vallée le sauveteur du CAS et le deuxième alpiniste.

Enfin la terre ferme ! Sur le site d'atterrissage intermédiaire, l'équipage de la Rega prend le patient en charge .



Lieu de la chute

Lieu du choc

Une chute de plus de 35 mètres, dans un ravin, met fin à un tour en VTT : le cycliste accidenté doit sans doute la vie à son casque!



**Mission au Rigi (SZ).** En compagnie de deux collègues, Peter S. savoure sa descente à vélo vers la vallée ; récompense bien méritée après la rude ascension du matin. Le sport en pleine nature est la passion qui unit les trois Zurichois. Les cyclistes viennent de prendre le chemin du retour après un déjeuner dans une auberge de montagne. Peter S., en queue de peloton, disparaît soudainement. Avec son VTT, il est sorti de l'étroit chemin et a chuté 35 mètres plus bas, au fond d'un ravin. Pour ses amis, il est impossible de distinguer l'endroit exact où il se trouve. Un seul signe : le silence. L'un des deux hommes saisit alors son téléphone portable et compose le 1414. Par chance, il réussit à établir la communication et à expliquer la situation à la cheffe d'opération de la Rega, Marcia Wiederkehr. L'appel est lancé à 14h38. A cet instant, les cris du blessé parviennent enfin à ses deux compagnons de route.

A la Rega, on réalise vite que l'hélicoptère ne pourra pas atterrir près du cycliste accidenté. Informés des difficultés du terrain, les sauveteurs



Une vision bien singulière de l'hélicoptère Rega pour le patient hélitreuillé.

de la Rega se préparent à une opération d'hélitreuillage. Vingt minutes plus tard, Stefan Gisler – sauveteur professionnel à la base « Rega 8 » – transmet par radio le message suivant à la centrale d'intervention : « Médecin déposé auprès du blessé, avons besoin d'un spécialiste du CAS pour le sauvetage. »

#### Du figurant au cas réel

Le guide de montagne Martin Hepting effectue, ce jour-là, un exercice de sauvetage du CAS dans le Melchtal (OB). Un figurant, suspendu à une corde d'alpinisme, est descendu d'une falaise au moment où retentit la sonnerie du pager du guide. Le message annonce le besoin de renfort pour une mission de sauvetage au Rigi (SZ). Hepting s'annonce alors auprès de la centrale d'alarme et entre rapidement en contact radio avec l'hélicoptère de la Rega. Il informe d'entrée le pilote Arno Liesch qu'un atterrissage est impensable... Une fois treuillé à bord de l'hélicoptère, Martin Hepting est déposé sur le lieu de l'accident, au Rigi. Pendant ce temps le médecin Rega, déjà sur place, s'active auprès du blessé. Il a tout d'abord commencé par assurer le blessé – et lui-même ! – sur ce terrain abrupt. L'état médical de Peter S. est jugé sérieux : il souffre de maux à la tête et au dos, de lésions internes et de plusieurs fractures. Le port du casque lui a sans doute sauvé la vie. Dès son arrivée auprès du médecin, le sauveteur du CAS l'aide à préparer le patient au transport puis appelle l'hélicoptère posé à proximité, dans l'attente de l'opération d'hélitreuillage. Une fois à l'hôpital, le blessé y passera quelques mois et y subira plusieurs opérations afin de retrouver, peu à peu, son autonomie.

**Mission au Clariden (UR).** Markus B. s'agenouille dans la neige aux côtés de son épouse blessée. Un quart d'heure plus tôt, le couple admirait encore le fabuleux panorama offert depuis le sommet du Clariden, culminant à 3267 mètres d'altitude. L'accident s'est produit à peine la descente amorcée : Sibylle B. glisse et dévale un champ de neige abrupt sur quelques mètres. Dans sa chute, son crampon gauche se plante dans le sol gelé. La jambe de la jeune femme est cassée et fortement tordue.

Son mari s'empare de son téléphone portable. « Par chance, le temps est parfaitement clair », pense-t-il, « la Rega va pouvoir intervenir. » Malheureusement, aucun réseau téléphonique. Il aperçoit alors deux hommes au sommet, près de la croix. Markus B. appelle à l'aide ; les deux alpinistes comprennent vite la situation. Depuis le sommet, ils parviennent fort heureusement à établir une communication avec leur téléphone portable ; la Rega est enfin alertée.

#### Médecin treuillé sur le lieu de l'accident

L'équipage de l'hélicoptère Rega met le cap sur les Alpes glaronnaises ; il distingue déjà, au loin, le sommet principal du Claridenstock. Comme à l'accoutumée, le pilote effectue un bref survol de reconnaissance. Les sauveteurs repèrent alors la cordée qui a donné l'alarme. Les deux alpinistes ont d'ailleurs déjà entrepris la descente vers le lieu de l'accident. Avec son piolet, l'un des hommes indique la bonne direction aux membres de l'équipage qui réalisent bien vite l'impossibilité d'atterrir à cet endroit. Le médecin est donc hélitreuillé auprès de la femme blessée tandis que l'hélicoptère repart pour se poser en contrebas, sur le glacier. Secondé par le pilote, le sauveteur professionnel déploie le « matelas coquille » et l'arrime dans le sol gelé à l'aide de piquets spéciaux. C'est là que la patiente sera déposée tout à l'heure par le treuil de l'hélicoptère.

#### Premiers soins médicaux sur le terrain

Le médecin Rega établit à même la plaque de glace – sur le névé – le bilan clinique de la blessée : il vérifie son état de conscience, sa respiration, son pouls et sa tension artérielle. Tout fonctionne, de plus la colonne vertébrale n'est pas touchée. La blessée se plaint toutefois de vives douleurs dans la jambe gauche. Une radio confirmera plus tard une double fracture. A la bonne surprise du médecin, son époux a d'ailleurs déjà stabilisé le membre blessé à l'aide

Pas de réseau téléphonique sur le lieu de la chute : deux alpinistes prennent le relais et alertent la Rega depuis le sommet.





Premiers soins sur la plaque de glace, appelée névé : la patiente, sous analgésiques, est prête à l'envol.

d'une fixation de fortune. Satisfait du travail accompli, le médecin ne voit d'ailleurs aucune raison d'y changer quoi que ce soit ! Seuls les crampons doivent encore être enlevés pour l'opération de sauvetage à l'aide du filet horizontal. Le médecin met alors la patiente sous perfusion et lui administre des analgésiques. Il lui explique ensuite en détail le déroulement de l'hélicoptère.

**« Impression d'être dans un mauvais film »**

Une fois placée dans le filet, l'alpiniste blessée entend le bruit des turbines. Même anesthésiée par les médicaments, elle est pleinement



Fixation de fortune réalisée par le mari de la blessée : le médecin de la Rega salue le travail accompli.

consciente de ce qui lui arrive. Au-dessus d'elle, le médecin saisit le mousqueton du treuil de l'hélicoptère et les y attache tous les deux. Tout à coup, la jeune femme sent les mailles du filet se tendre puis l'emporter dans le ciel comme dans un rêve. Quelques instants plus tard, elle est déposée en douceur sur le « matelas coquille » préparé par le reste de l'équipage. Tout fonctionne comme sur des roulettes ! Pourtant, une heure auparavant, la situation était bien différente. Si Sibylle B. a l'impression d'être « dans un mauvais film », elle éprouve surtout un sentiment de soulagement et une profonde reconnaissance envers les sauveteurs. Cette mère de deux enfants réalise alors tout ce qu'elle aurait dû endurer sans l'aide de la Rega.

*Gery Baumann*



Bien « emballée » dans le filet horizontal, la patiente est hélitreuillée hors de la zone de l'accident.



La communication, un atout clé pour un travail d'équipe efficace : le médecin de la Rega Christoph Bättig (à gauche) et le sauveteur du Club Alpin Suisse Martin Hepting.

## Médecin Rega et spécialiste des secours en montagne : une collaboration bien rodée

**Le succès d'une mission de sauvetage en terrain difficile se mesure notamment au degré de collaboration entre le médecin et le spécialiste des secours en montagne. Extraits du tête-à-tête entre le médecin de la Rega, Christoph Bättig, et le sauveteur du Club Alpin Suisse (CAS), Martin Hepting.**

*Christoph Bättig : Bien des sauvetages en montagne seraient impossibles sans l'aide active des spécialistes des secours alpins du CAS. Comment définir leur rôle au sein de l'équipe ?*

Martin Hepting : Comme spécialistes du sauvetage en hélicoptère (SSH) du CAS, nous assurons la composante technique et la sécurité des opérations. Notre rôle est avant tout de mettre nos connaissances spécifiques au service des sauveteurs aériens de la Rega.

*Christoph Bättig : Ma vocation de médecin à la Rega est, quant à moi, d'apporter au plus vite une assistance médicale au patient. La priorité absolue reste néanmoins la sécurité de tous les protagonistes. Avant d'entrer en action, il est donc impératif de se faire une idée objective de la situation sur le lieu de l'accident. Mais il faut aussi connaître ses limites. Personnellement, je détermine – en concertation avec l'équipage de la Rega – si je peux procéder seul au sauvetage à l'aide du treuil ou si le soutien d'un sauveteur SSH s'impose.*

Martin Hepting : De notre côté, nous intervenons souvent en haute montagne, en situation d'urgence. Dans ces moments-là, il est rassurant de compter sur l'expérience des sauveteurs de la Rega conjuguée aux compétences techniques des spécialistes du CAS.

*Christoph Bättig : Les informations relatives au patient ont la priorité à nos yeux. Est-il conscient ? S'agit-il d'un enfant ? Plusieurs personnes sont-elles blessées ? Tous ces renseignements influencent le déroulement d'une mission en montagne.*

Martin Hepting : Pour les sauveteurs du CAS, avant d'intervenir, la connaissance de certains paramètres, comme la nature du terrain, est essentielle. Nous devons conserver une vue d'ensemble du lieu des opérations. Conditions météo, topographie et type de blessure déterminent la stratégie d'intervention. Notre mission vise avant tout à garantir au médecin Rega une sécurité optimale sur son « lieu de travail » afin qu'il puisse apporter une assistance médicale sans courir de risques. Lorsqu'il s'agit d'une paroi à pic, le médecin doit parfois s'en remettre entièrement au sauveteur du CAS. Comment le vis-tu ?

*Christoph Bättig : Pour bien le vivre et assurer le bon déroulement de la mission, il est impératif de connaître ses partenaires et de pouvoir s'en remettre à eux. Cette confiance mutuelle est un élément central pour que tous les membres de l'équipage se sentent en sécurité. Les personnes qui font cavalier seul n'ont pas leur place parmi nous.*

Martin Hepting : Pour que notre collaboration soit parfaitement rodée, il est crucial de travailler main dans la main. Des semaines d'entraînement intensif sont d'ailleurs organisées chaque année entre le CAS et la Rega. Elles contribuent à renforcer nos liens, à améliorer nos performances et à mieux connaître le travail de nos partenaires. Mais malgré le meilleur des entraînements, chaque mission requiert des solutions spécifiques. Raison pour laquelle nous ne sommes jamais dans la routine !

*Enregistrement de l'entretien : Gery Baumann/Thomas Kenner*



Base de Samedan

## Elle tutoie les sommets depuis 30 ans



L'équipage Rega en plein préparatifs : le médecin Urs Klemmer, le pilote et chef de base Marco Mehli et le sauveteur professionnel Alberto Rogantini discutent des derniers détails de la mission (de g. à dr.).

**L'Engadine est un berceau du sauvetage aérien : dès 1957, cinq ans après la création de la Garde aérienne suisse de sauvetage, la compagnie Heliswiss y intervient déjà régulièrement sur mandat de la Rega. Coup de projecteur sur l'histoire de cette base engadinoise qui fête ses 30 ans d'activités cette année, à l'aéroport de Samedan.**

Approvisionner en vivres et en matériel les refuges difficiles d'accès : les premiers vols en hélicoptère effectués dans les Alpes suisses ont un goût d'aventure... Dès 1957, la compagnie Heliswiss stationne un hélicoptère à Samedan. Exploité ponctuellement par la Rega, les performances de l'appareil de type Bell 47 G3 sont entravées par son moteur à piston : la présence d'un assistant de vol à bord, voire d'un médecin, est exclue. Lors des interventions de sauvetage, le patient est alors simplement transporté sur un brancard fixé à l'extérieur de l'appareil, sous un capot en plastique le protégeant du vent et du froid.

### **1971 : premier hélitreuillage d'alpinistes au Piz Badile**

À la fin des années 1960, la Rega se dote de son propre appareil pour l'Engadine, une Alouette III. Sa cabine spacieuse, ses bonnes performances de vol et son treuil en font un hélicoptère de sauvetage idéal. La preuve le 31 juillet 1971, jour où l'équipage parvient à dégager par hélitreuillage deux alpinistes bloqués dans la paroi nord-est du Piz Badile ; c'est une première !

À cette époque, l'infrastructure propre aux autres bases Rega fait encore défaut à Samedan jusqu'en 1978, année où la Rega inaugure son propre hangar sur l'aérodrome. Cinq ans plus tard, l'équipe de sauveteurs Rega y prend officiellement ses quartiers. Perchée à 1700 mètres d'altitude, la base engadinoise est tributaire des fluctuations saisonnières liées au tourisme. Parmi ses patients, elle compte principalement des adeptes aux sports d'hiver, notamment les fondeurs participant au célèbre marathon de ski de l'Engadine. En cas d'avalanches ou d'interventions d'envergure, la base de Samedan collabore également avec les entreprises voisines Heliswiss et Heli Bernina, dont les hélicoptères servent au transport des sauveteurs et du matériel. Autre type de sauvetage habituel : secourir les alpinistes qui gravissent les sommets du massif de la Bernina ou défient les parois vertigineuses du Bergell. Mis à part la montagne, la base de Samedan intervient également pour les accidentés de la route en Engadine. En période d'intense activité, sa zone d'intervention englobe même la partie nord du canton des Grisons.

*Thomas Kenner*

Arno Del Curto, donateur Rega de l'Engadine

## « Je ne peux imaginer la Suisse sans la Rega, véritable institution nationale ! »

« Je suis originaire de l'Engadine, région où les hélicoptères de la Rega interviennent presque chaque jour. Ici, le sauvetage aérien peut se prévaloir d'une longue et riche tradition. Je suis d'ailleurs allé à l'école à Saint-Moritz avec deux futurs sauveteurs de la base de Samedan. Depuis 13 ans, j'habite Davos, à proximité immédiate de l'hôpital. Je suis donc aux premières loges pour suivre les missions des équipages de la Rega. Je suis toujours impressionné par leur professionnalisme et leur dévouement, rendus possibles grâce à la générosité des donateurs dont je fais partie depuis plusieurs années. En ce sens, je me sens proche des collaborateurs de la Rega qui portent cette institution. Je leur voue un profond respect et admire leur travail. Et je saisis l'occasion pour leur adresser mes sincères remerciements. »



Arno del Curto, entraîneur du Hockey-Club Davos

L'Agusta A 109 K 2, toujours prêt à s'envoler vers les plus hauts sommets. Ici, le sauvetage d'un blessé à lieu à 3751 mètres d'altitude, sur le Morteratsch.

## Les pionniers du sauvetage aérien en Engadine

L'évolution du sauvetage aérien en Engadine est marquée par des actes téméraires et par l'esprit visionnaire de ses protagonistes. Dès les années 1950, **Fredy Wissel**, hôtelier à Saint-Moritz, effectue ses premiers atterrissages sur glacier. Aux commandes de « petits engins volants », il n'hésite pas à porter secours aux alpinistes en danger. À bord de son Piper, il développe d'ailleurs sa propre technique d'atterrissage – toujours d'actualité ! – adoptée par la suite par **Hermann Geiger**, l'un de ses élèves. Aujourd'hui âgé de 73 ans, le parcours de l'ancien pilote **Ueli Bärffuss** est indissociable de l'histoire du sauvetage aérien en Engadine, et même en Suisse. Pionnier à nul autre pareil, il a effectué le nombre impressionnant de 3000 vols de sauvetage ! Au cours de ses 35 ans de carrière, il a inscrit près de 13 000 heures à son carnet de vol.

Actif depuis 1965 en Engadine, Ueli Bärffuss a tout d'abord piloté pour la compagnie Heliswiss puis pour la société Heli Bernina dont il est le père fondateur. Parallèlement, il mettait également ses compétences au service de la Rega, une centaine de jours par an. « C'était une époque passionnante et, bien entendu, très intense » se souvient-il. « Imaginez, jusqu'au milieu des années 1970 il fallait encore aller chercher le médecin urgentiste à l'hôpital ou directement à son cabinet. De plus, une demi-heure était nécessaire pour transmettre l'alarme ! ». Depuis son domicile, sa femme l'épaulait aux commandes de la station radio. Rester en ligne tenait de la gageure : « Les moyens de communication de l'époque ne peuvent être comparés à ceux d'aujourd'hui. Lorsque le contact était impossible à établir depuis l'hélicoptère, il m'arrivait de téléphoner depuis une cabine téléphonique » raconte, amusé, Ueli Bärffuss.

L'idée d'excursion de la base Rega de Samedan

## Sur les traces du patrimoine mondial

**Montagnes, lacs et lumière... Nichée dans un écrin naturel somptueux, la célèbre station engadinoise de Saint-Moritz propose moult curiosités et activités. Depuis son entrée au patrimoine mondial de l'UNESCO en juillet 2008, le « Chemin de fer rhétique dans les paysages de l'Albula et de la Bernina » constitue un attrait supplémentaire pour la région.**

Dès son achèvement en 1903, la ligne ferroviaire de l'Albula est considérée comme un véritable chef-d'œuvre technique. Celle de la Bernina, inaugurée en 1910, fait aussi figure d'exemple : transversale alpine la plus haute d'Europe, elle est aussi l'un des chemins de fer à adhérence les plus pentus du monde ! La beauté des paysages mythiques de l'Engadine où serpente le chemin de fer, est tout aussi exceptionnelle. Alors rien de mieux qu'une escapade en train depuis Saint-Moritz pour apprécier cette combinaison harmonieuse entre prouesse technique et nature intacte. L'expérience est unique, le panorama tout autant.

**Découvrez le patrimoine mondial avec le « RhB UNESCO Welterbepass »**

Muni du passe « RhB UNESCO Welterbepass », vous voyagez deux jours avec tous les trains entre Tirano et Thusis (sauf le Bernina Express et le Glacier Express). Une belle manière d'apprécier, librement, le patrimoine mondial de l'UNESCO. À l'achat de votre billet, vous recevrez le guide intitulé « UNESCO-Welterbe – Rhätische Bahn in der Landschaft Albula/Bernina ». Cet ouvrage (disponible uniquement en allemand) décrit en détail l'impressionnante histoire de cette ligne ferroviaire. Informations et vente dans les gares RhB ou sur [www.rhb-unesco.ch](http://www.rhb-unesco.ch)

tk

© Rhetische Bahn, Chur



Cap sur le Canada

# Nuit, brouillard et panne de réacteur : un exercice de simulation exigeant

**Sans bruit ni kérosène, les pilotes de la Rega s'entraînent régulièrement à affronter les situations d'urgence grâce au simulateur de vol. Reportage au centre de formation Bombardier de Montréal, constructeur des avions ambulance Rega de type Challenger CL 604.**

Situation d'urgence dans le cockpit de l'avion ambulance Rega. Les voyants d'alerte clignotent : un réacteur a pris feu et l'avion perd dangereusement de l'altitude. Comment réagir ? Nadine Flückiger, la copilote âgée de 27 ans, garde son sang-froid. Après concertation avec le capitaine Oskar Mack, 56 ans, elle consulte les check-lists de sécurité et engage les différentes procédures. Heureusement, tout ce scénario, ô combien réaliste, est uniquement virtuel ! Nadine Flückiger et Oskar Mack accomplissent un entraînement sur simulateur pour se familiariser aux situations dangereuses ou difficiles. Depuis une année, la jeune copilote a intégré l'équipage des avions

ambulance de la Rega. Son collègue pilote a, quant à lui, 29 ans de service à son actif ! En mission dans le monde entier, les jets de la Garde aérienne suisse de sauvetage – caractérisés par une croix rouge ornant leurs ailes et leur fuselage – sont affectés au rapatriement en Suisse des patients nécessitant une assistance médicale en vol.

### Calme et maîtrise de soi

Nadine Flückiger accomplit chaque année deux entraînements sur simulateur au Canada, comme l'ensemble de ses collègues en



Dans le cockpit du simulateur de vol, le capitaine Oskar Mack et sa copilote Nadine Flückiger se concentrent sur la situation d'urgence à gérer. L'instructeur Urs Engesser prépare, quant à lui, le prochain scénario !

charge du pilotage. Le pilote Oskar Mack est à ses côtés. Ces exercices sont prescrits par l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) et les Autorités conjointes de l'aviation civile européennes (JAA). D'ailleurs, peu de professions requièrent un engagement si exigeant.

Pour confronter l'équipage du cockpit à des situations de vol imprévisibles, Urs Engesser – âgé de 48 ans et pilote Rega depuis 20 ans – prend place sur le siège d'instructeur. Il fait partie du trio d'experts de la Rega, eux-mêmes formés par un instructeur de vol Bombardier. Pour les deux compères, c'est le premier vol en commun ; il n'est pas de tout repos !

### L'expérience de l'instructeur : un atout clé

Avec Urs Engesser, les apprenants n'ont pas le temps de s'ennuyer : un réacteur en feu, une chute de pression dans la cabine ou des problèmes de train d'atterrissage mettent les équipages à rude épreuve. Souvent, l'instructeur de vol « pimente » le scénario en y ajoutant des éléments aggravants comme, par exemple, des conditions météo défavorables (orage, brouillard, fortes turbulences, chutes de neige, etc.). Les compétences du formateur sont également passées au crible régulièrement. Il doit prouver son aptitude à faire face à toutes les éventualités, en conservant son sang-froid.

L'avantage offert par un tel entraînement sur simulateur ? L'instructeur peut « geler » l'action à tout instant pour discuter avec l'équipage des procédures à suivre. Le tout en leur faisant profiter de sa propre expérience.

Ces stages effectués au Canada durent trois à quatre jours, avec une douzaine d'heures en cabine de simulation pour chaque pilote.



Vol de contrôle réussi : l'instructeur Urs Engesser félicite la copilote Nadine Flückiger et le pilote Oskar Mack (de g. à dr.).

## Entraînement sur simulateur : un investissement durable

De prime abord, on se croirait au centre spatial de la Nasa à Houston ! Les simulateurs du centre de formation Bombardier, à l'aspect futuriste, ne ressemblent en rien à un avion. Ils sont constitués de vérins hydrauliques qui restituent fidèlement la situation de vol et la position de l'avion. Les pilotes installés dans le cockpit oublient très vite le simulateur au profit d'un vrai jet. Feu, fumée, avaries, approche par vent fort : les situations critiques les plus diverses sont vécues, sans bruit ni consommation de kérosène. Il est aujourd'hui possible de s'exercer à des manœuvres complexes, impossibles à réaliser sur un vol de contrôle, pour d'évidentes questions de sécurité. Finalement, le coût d'un simulateur – près de 15 millions de francs – est vite rentabilisé par les nombreux entraînements bien plus économiques et écologiques qu'avec de véritables avions.



Ils font partie intégrante de la formation des pilotes de jet, depuis près de 25 ans, et répondent ainsi au leitmotiv de la Rega : la sécurité à tout prix. D'ailleurs, le niveau de formation des pilotes Rega correspond en tout point à celui requis par les grandes compagnies aériennes.

### Dans le cockpit, pas de place pour les solitaires

Ensemble, l'équipage recherche des solutions concrètes et le dialogue est intense. « Les combattants solitaires n'ont pas leur place dans le cockpit », affirme Urs Engesser. En qualité d'instructeur, il attache une grande importance au dialogue et aux échanges entre apprenants. Pour résoudre les problèmes complexes et prendre des décisions communes, une seule issue : la communication.

Au final, ces entraînements, qui demandent une forte implication de l'équipage sont vu d'un bon œil. A l'instar du pilote Oskar Mack qui se rend avec plaisir dans la fameuse cabine de simulation : « chaque année, les nouveaux scénarios m'offrent l'opportunité d'élargir mes connaissances et de rester au top dans mes missions quotidiennes »

*Thomas Kenner*



Atterrissage impossible

# La solution par le câble

Quelle solution lorsque l'hélicoptère ne peut atterrir ? Recourir au treuil. Cet appareil high tech, muni d'un câble de 90 mètres, est conçu pour transporter deux personnes et permet de fines manoeuvres. Et si la longueur du câble ne suffit pas ? La technique délicate du « long-line » est employée. Description de ces deux procédés, étapes par étapes.



3 Le médecin et le patient, allongé dans le sac de treuillage, restent en dehors de la cabine.

## Treuil de sauvetage

Le sauveteur professionnel dirige le treuil à l'aide d'une télécommande. Il effectue la manoeuvre depuis la porte latérale ouverte de l'hélicoptère. Son rôle ? Faire descendre le médecin – accompagné parfois d'un sauveteur du Club Alpin Suisse (CAS) – jusqu'à un mètre du sol. Le pilote dépose ensuite le médecin, aux côtés du patient, en amorçant un mouvement doux vers le bas. Durant toute l'opération de treuillage, le sauveteur communique avec le pilote via la radio de bord.



1 Le médecin, suspendu par 90 mètres de câble sous l'hélicoptère, plane jusqu'au blessé.



2 Une fois auprès du blessé, le médecin lui prodigue les soins médicaux nécessaires et le prépare pour le transport. Dans l'attente, l'hélicoptère atterrit là où il peut ou reste en vol à distance.



4 Le pilote atterrit aussitôt qu'un endroit suffisamment plat est repéré. Le médecin et le sauveteur professionnel placent le patient sur la civière pour le transporter dans l'hélicoptère.



5 Le médecin poursuit du patient et le rassure.

# Technique « long-line » : 220 mètres de corde fixe !

Lorsqu'un blessé se trouve dans une paroi élevée ou en saillie, le treuil de 90 mètres ne suffit plus. Le sauveteur du CAS est alors transporté auprès du patient au bout d'une corde fixe de 220 mètres, reliée au crochet de charge de l'hélicoptère.



1 La corde fixe reliée au crochet de charge est étendue sur le sol pour éviter l'emmêlement. Le sauveteur du CAS s'accroche alors à son extrémité.



2 L'hélicoptère décolle et tend la corde fixe jusqu'à ce que le sauveteur soit suspendu.



la prise en charge médicale  
pendant le vol jusqu'à l'hôpital.

<p>3</p> <p>← Longueur de la corde fixe : 220 mètres →</p>	<p>4</p>	<p>6</p>
<p>Le sauveteur se tire auprès du blessé au moyen d'une gaffe télescopique de 3 mètres.</p>	<p>5</p>	
<p>Sans contact visuel, le sauveteur donne ses instructions au pilote par radio (descendre/monter ou avancer/reculer).</p>	<p>Le sauveteur est désormais aux côtés du blessé ; il le prépare pour l'évacuation. Il tire à nouveau la « long-line » vers lui, à l'aide de la gaffe. Puis il s'accroche, avec le blessé, à l'extrémité du câble.</p>	<p>Sauveteur et blessé volent, 220 m. sous l'hélicoptère, jusqu'à l'endroit propice à l'atterrissage. Le pilote les dépose ensuite doucement sur le sol.</p>

### Rega : vent nouveau à la direction



Une nouvelle équipe dirigeante – composée d'Ernst Kohler (au milieu), d'Andreas Lüthi (à gauche) et de Roland Albrecht (à droite) – a pris la tête de la Rega au 1<sup>er</sup> juillet 2008. Si le Dr Roland Albrecht occupe la fonction de médecin-chef dès cette date, Andreas Lüthi a été nommé chef des finances le 1<sup>er</sup> février 2008. Ernst Kohler reste, quant à lui, Président de la direction, poste qu'il occupe depuis janvier 2006.



### La Rega s'expose

Des salons dédiés aux vacances : voilà une bonne façon de préparer l'arrivée des beaux jours ! Les agences de voyage débutent l'année en dévoilant leurs offres dans les halles d'exposition de Berne, Zurich ou Genève. Laissez-vous séduire par cet avant-goût de vacances. La Rega est présente à ces salons et se réjouit de votre visite sur son stand.

Sur notre site Internet, retrouvez les lieux et les dates des manifestations et expositions auxquelles la Rega participe :

[www.expo.rega.ch](http://www.expo.rega.ch)

### Hélicoptères Rega

## Le mauvais temps n'arrête plus le sauvetage !

**Dilemme éternel du sauvetage aérien : les mauvaises conditions météorologiques ! Lorsque le brouillard automnal se glisse jusque sous les toits des maisons, il est tout simplement impossible d'intervenir pour la Rega. Mais de nouvelles technologies pourraient bientôt changer la donne. Eclairage.**

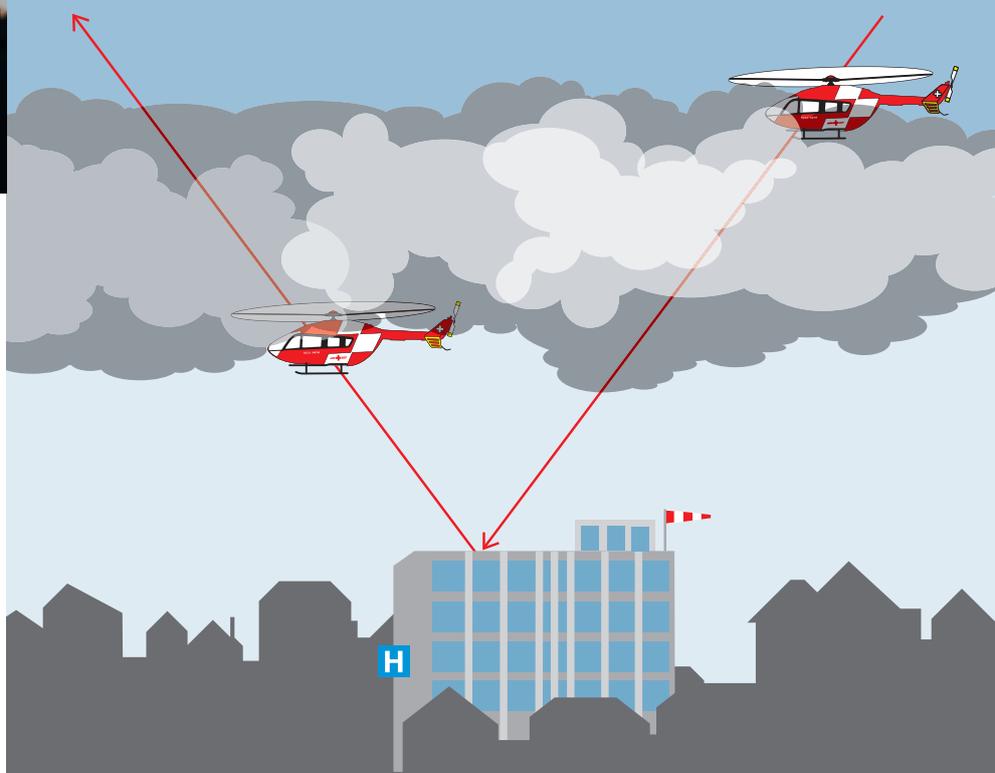
Imaginez des nuages bas surplombant la ville. Pourtant, vous entendez au loin un hélicoptère de sauvetage. Mais moins fort que d'habitude ; il vole bien plus haut qu'à l'accoutumée. Aux abords de l'hôpital, le pilote se fie à ses instruments de bord, comme un avion de ligne. Pour sa dernière phase d'approche, il vole à vue.

Musique d'avenir ? Ce scénario s'appuie sur des instruments techniques comme les appareils de navigation (GPS/ Global Positioning System) – capables de déterminer la position de l'appareil via satellite – et les systèmes de pilotage automatique suivant des trajectoires calculées. Les hélicoptères de sauvetage de la dernière génération – comme l'Eurocopter EC 145 de la Rega ou les Agusta Grand accueillis dans la flotte l'an prochain – sont équipés de tels pilotes automatiques.

### Applications concrètes dès 2009

Mis en place à l'étranger depuis plusieurs années, le projet nommé HELIOS (**HE**licoptère **L**ow **I**FR **O**peration in Switzerland) est aujourd'hui lancé en Suisse, notamment par l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) et Skyguide. Une première expérience, réalisée cette année avec l'Hôpital de l'île à Berne, donne de bons résultats : la sécurité des approches et des décollages est assurée durant les vols aux instruments (lors de conditions météorologiques difficiles), le tout avec une sécurité optimale et des nuisances sonores fortement réduites. Avec l'implication des partenaires du secteur aérien, la Rega ambitionne d'appliquer le projet HELIOS dès 2009. Concrètement, quels changements pour le pilote d'hélicoptère ? Il vole comme un pilote de ligne. Pour mener à bien le projet HELIOS, il s'agit de définir pour chaque hôpital – dans une première phase uniquement les hôpitaux centraux – une véritable procédure d'approche et de décollage aux instruments. Le terrain et les bâtiments environnants sont également mesurés. Une fois analysés, les données et résultats sont reportés sur une carte et enregistrés dans le système de pilotage automatique. Au final, HELIOS contribue à l'amélioration du transport des patients, avec deux plus-values à la clé : plus de sécurité et moins de bruit.

*Walter Schneibel/Thomas Kenner*



Cheffe d'intervention à la Rega

# Le destin à l'oreille

**En composant le numéro d'alarme 1414, vous contactez l'un des 14 collaboratrices et collaborateurs de la centrale d'intervention de la Rega. Premiers interlocuteurs en cas d'urgence médicale, c'est à eux d'organiser les secours aériens par hélicoptère dans toute la Suisse. Portrait de Carmen Marchand, membre de cette équipe à pied d'œuvre 24h sur 24.**

Concentrée, capable de décider rapidement, prête à collaborer en équipe et avec des partenaires externes : autant de qualités propres à Carmen Marchand, cheffe d'intervention à la Rega.

En poste depuis l'an 2000, elle a grandi à La Chaux-de-Fonds. Si son cœur bat toujours pour la Suisse romande, elle vit outre-Sarine depuis 15 ans. Après un apprentissage d'assistante en navigation aérienne, elle a travaillé comme contrôleuse de station et cheffe de permanence dans deux aéroports.

Aujourd'hui, à la centrale d'intervention de la Rega à Kloten, elle observe le va-et-vient régulier des avions sur la piste 28 ; cette vue lui calme la nostalgie des voyages. Comme cheffe d'intervention, elle se charge des appels provenant de Suisse. Au bout du fil, des voix désespérées, paniquées ou remplies d'espoir. « Assister les personnes en détresse est une tâche magnifique. J'aime les gens et fais tout mon possible, avec mes collègues, pour sauver des vies humaines », exprime-t-elle avec conviction. Mais les histoires ne se terminent pas toujours en happy end. Carmen Marchand recharge alors ses batteries en se baladant en montagne, en passant du temps en famille et avec ses amis à La Chaux-de-Fonds ou encore en écoutant de la chanson française. Les horaires de travail irréguliers, qui pénalisent parfois la vie sociale, ne la dérangent pas : « Je suis sportive et cet horaire me permet de dégager du temps pour mes loisirs. »

## Opérer les bons choix, malgré le timing serré

La centrale d'intervention est le point névralgique du sauvetage aérien. Lors d'urgences ou de transports de patients à effectuer, l'une des 13 bases d'hélicoptère Rega – réparties sur l'ensemble du territoire suisse – est alors sollicitée. Les chefs d'intervention indiquent à l'équipage toutes les informations utiles au bon déroulement

de la mission : le sexe et l'âge des patients, les causes de l'accident et, si possible, le diagnostic et les possibilités d'atterrissage. Pour organiser un sauvetage sans encombre, trois sources d'informations sont utiles : une base de données d'intervention affichant la disponibilité des équipages, une technique de communication performante (enregistrant les appels entrants et les coordonnées de tous les partenaires) et un système d'information géographique (SIG). Véritable polyglotte, Carmen Marchand donne ses instructions en allemand, en français ou en italien. Pour chaque cas, elle poursuit un unique but : apporter l'aide optimale au patient dans les plus brefs délais et avec les moyens de secours adéquats. Le tout en collaborant étroitement avec le Club Alpin Suisse (CAS), la police et les ambulances.

Les chefs d'intervention sont confrontés au quotidien à la douleur et à la mort : blessures tragiques suite à un accident de moto, tétraplégie après un mauvais plongeon, transfert à l'hôpital d'un nourrisson, enfant entre la vie et la mort... « Pour surmonter ces situations difficiles, nous en discutons beaucoup entre collègues de la centrale et avec l'équipage concerné » explique-t-elle.

Une fois par an, les chefs d'intervention suivent une formation sur une base d'hélicoptère Rega. Carmen Marchand se rappelle tout particulièrement d'une journée à Erstfeld où un promeneur anglais sollicitait l'aide de la Rega, à Realp. L'équipage, avec le soutien de la centrale, avait retrouvé le touriste en pleine montagne, après quatre jours et quatre nuits sans boisson, sans nourriture et sans vêtements chauds. « Nous l'avons transporté à l'hôpital d'Altdorf. Je n'oublierai jamais nos adieux – son regard était rempli de gratitude. »

À la fin de son service à la centrale d'alarme, Carmen Marchand ressent certes de la gratitude, mais aussi un contentement profond lorsque toutes les missions se sont bien terminées.

*Maria Betschart*



Polyglotte et compétente, Carmen Marchand coordonne les interventions avec les 13 bases d'hélicoptères réparties en Suisse.

Retrouvez d'autres informations sur la centrale d'intervention sur notre site Internet :

**[www.rega.ch](http://www.rega.ch)**  
**(sous l'onglet « La Rega », puis « Centrale d'intervention »).**

# REGA SPÉCIAL KIDS

## Jeu des dix erreurs

L'alpiniste blessé est bloqué dans une paroi rocheuse ; l'hélicoptère ne peut atterrir près de lui. Une seule solution : utiliser le treuil. Notre dessinateur « Joggi » a glissé dix erreurs en recopiant ce dessin. Sauras-tu les retrouver ?



© Illustration : Joggi

## Concours

Le treuil est un instrument très utile si l'hélicoptère ne peut atterrir lors d'un sauvetage. Nous avons modifié la photo par rapport à une situation réelle. Alors, qu'est-ce qui cloche ? Tu trouveras des indices en lisant attentivement ce magazine ou en consultant notre site [www.rega.ch](http://www.rega.ch)

Envoie ta réponse sur carte postale d'ici au 12 décembre 2008 à :

Rega « Quiz », case postale,  
1289 Genève Services Spéciaux

Parmi les bonnes réponses, la Rega tirera au sort dix gagnants qui recevront le DVD « Countdown » édité par la Rega, d'une valeur de CHF 59.-

Bonne chance !

Qu'est-ce  
qui cloche ?

Solution du magazine n° 70 : Alina doit déboursier 5 francs pour le cadre.

Les gagnants de l'Eurocopter EC 145 en modèle réduit : Alfred Marguerat, Lausanne ; Eric Brunner, Dicken ; Timothy Schürmann, Zurich ; Peter Ming, Engelberg ; Corinne Schir, Echandens ; Alan Martinelli, Losone ; Timo Wirth, Matten ; Tim Gyger, Heimberg ; Isabelle Diday, Lausanne ; Nicole Giudici, Chironico



L'or blanc conserve tout son attrait pour René S., devant le canon à neige.

MOUNTAIN POWER

DINO-PARSENN

Sauvetage en cas d'avalanche

# La course contre la montre

**Certainement les minutes les plus longues et angoissantes de sa vie. Durant une heure, René S., 22 ans, reste emprisonné sous une masse de neige. Son seul espoir ? Attendre l'arrivée des secours pour être délivré de son linceul blanc. Malgré cet épisode tragique, sa passion pour les sports d'hiver reste intacte aujourd'hui ! L'hiver dernier, ce snowboarder émérite a même travaillé comme « faiseur de neige ». Récit.**

De la neige partout : dans les oreilles, le nez et la bouche. René S. a l'impression d'être coulé dans du béton. Impossible pour lui de faire le moindre geste. Par chance, sa main gauche se trouve devant son visage : elle lui permet d'aménager une petite cavité pour respirer. Il appelle à l'aide mais réalise vite l'étouffement de ses cris par l'épais manteau neigeux qui le recouvre. De plus, il risque d'épuiser ses maigres réserves d'oxygène...

Et dire que peu de temps auparavant, il dégageait à la pelle la couche de poudreuse sur le tremplin, récemment construit pour ses sauts en snowboard. Jamais il n'aurait imaginé se retrouver complètement enseveli, quelques secondes plus tard.

## Le père aide à sauver son propre fils

En ce samedi de janvier 2005, le jeune sportif originaire du Sarganserland est à Davos en compagnie de ses parents. Son but ? Profiter des joies offertes par ce paradis des sports de glisse. Au moment de l'avalanche, le père de René S. se repose dans un confortable chalet d'alpage. Peu de temps après, il aperçoit, par la fenêtre, un hélicoptère tournoyer dans le ciel. Cet alpiniste chevronné se souvient : « Comme personne ne semblait là pour guider la Rega, je suis sorti pour les aider. » Il apprend alors la raison de leur présence : un employé du service des pistes a repéré les traces d'un snowboard enseveli sous une avalanche, puis a alerté la Rega. Par chance, René S. est rapidement retrouvé, sain et sauf. Une fois sorti, un ratraque le transporte jusqu'à l'hélicoptère de sauvetage posé plus loin. Son père se trouve encore sur place comme aide volontaire : « Soudain, j'ai vu mon propre fils. Je l'ai alors porté sur mes épaules jusqu'à l'hélicoptère, incroyablement heureux de le sentir encore en vie ! »

## La mort en face

« Les minutes m'ont semblé être de longues et interminables heures. Plus le temps passait, plus je doutais que quelqu'un ait remarqué l'avalanche. » Lorsque René S. s'exprime aujourd'hui, son désespoir d'alors est encore perceptible. « J'ai réalisé que tout pouvait basculer pour moi. J'imaginai la réaction de ma famille en apprenant ma mort. J'avais mauvaise conscience, car tout était de ma faute. J'ai vu mon propre enterrement... »

Soudain, le bruit de l'hélicoptère parvient à deux reprises à ses oreilles. Puis il discerne les pas des sauveteurs. L'espoir revient ! Une sonde d'avalanche perce la neige juste devant sa tête. Il la saisit et ne la lâche plus. La lumière du jour arrive enfin et il sent la truffe humide du chien d'avalanche sur son visage. Souffrant d'hypothermie, il est pris en charge par le médecin Rega, puis héliporté jusqu'à l'hôpital de Davos.



Un grand jour pour René S. : il est invité dans la célèbre émission alémanique « Aeschbacher » pour raconter son sauvetage le jour de l'avalanche.

## Invité sur le plateau d'une émission TV

René S. conserve intacte sa passion pour la neige et les sports de glisse. L'hiver dernier, il a même travaillé comme « faiseur de neige » au service des pistes de Parsenn. Son rôle ? Assurer l'enneigement des pistes balisées. Aujourd'hui, le jeune homme ne s'adonne plus au hors-piste avec son snowboard. Par chance, cette expérience douloureuse ne l'a pas traumatisé. Toutefois, lorsqu'il marche sur de la neige fraîche qui crisse sous ses chaussures, il lui arrive de repenser à ce jour noir. Il en parle parfois à ses amis. Récemment, il a même raconté son sauvetage dans l'émission à succès « Aeschbacher », diffusée sur la chaîne SF1. Depuis, cet artisan carreleur a débuté une seconde formation de constructeur de routes. Il rêve déjà de retravailler, un jour, pour un service des pistes, conciliant ainsi travail et passion pour l'or blanc.

*Gery Baumann*

Prévention sur les pistes

### Casque et protège-poignets : 2 outils de survie !

1000 accidents par jour sur les pistes de ski durant la saison hivernale... Le bpa, Bureau de prévention des accidents, et la Rega s'engagent ensemble pour davantage de sécurité dans la pratique des sports d'hiver et un comportement plus prudent sur les pistes suisses.



## CASQUE ET RESPECT SUR LES PISTES

1000 ACCIDENTS PAR JOUR, C'EST TROP



ASA | SVV  
Les Assureurs  
Suisses

www.protegetoi.ch

Activités sportives appréciées des Suisses, le ski et le snowboard sont aussi les sports qui recensent le plus de blessés dans le pays. On compte près de 100 000 accidents par an ; chiffre deux fois plus élevé que pour le football, deuxième activité sportive la plus propice aux accidents. Si la plupart des blessures occasionnées sont de gravité légère ou moyenne, les accidents sur les pistes provoquent par contre des arrêts de travail de 18 jours en moyenne ; absence qui se réduit à 9 jours pour les blessures dites légères. Engendrant un coût de près de 500 millions de francs par année, l'économie suisse rejoint d'ailleurs les experts des accidents sportifs dans leurs messages de prévention.

#### La tête sur les épaules...

Plus de 15 % des skieurs et snowboarders accidentés se blessent à la tête ! Pour éviter des traumatismes crâniens et des lésions cérébrales entraînant de graves séquelles, le port du casque est indispensable. Un tel réflexe répond également à des considérations financières : en Suisse, chaque franc investi dans le port du casque réduit les coûts économiques et sociaux liés aux accidents de plus de deux francs en moyenne par personne.

Pour Fränk Hofer, responsable du département sport au bpa, « le nombre élevé de personnes blessées en Suisse, en pratiquant le ski ou le snowboard, stagne depuis des années ». Les messages de prévention « trop gentilles » n'invitent donc pas assez aux changements de comportement. Comme centre de compétences pour la prévention des accidents, le bpa est officiellement mandaté pour faire diminuer le nombre d'accidents dans le cadre des loisirs en Suisse. Sa campagne actuelle sur les sports de neige adopte donc un ton plus incisif et frappe les esprits (à voir sur [www.protegetoi.ch](http://www.protegetoi.ch)). Lancée l'an dernier, cette campagne prend pour symbole 1000 hélicoptères Rega avec le slogan : « 1000 accidents par jour. Protège-toi ! ». Cette opération de sensibilisation est le résultat d'une collaboration entre le bpa, l'Association Suisse d'Assurances (ASA) et la Rega. Pour Andrea Kammermann Häberli, responsable de la campagne, « il s'agit d'inciter un maximum de personnes à mieux se protéger sur les pistes en portant un casque et des protège-poignets ». Menée sur trois ans, cette action encourage également à contrôler régulièrement ses fixations de ski et à adopter une attitude respectueuse sur les pistes. A bon entendeur !

Natalie Rüfenacht

Découvrez la nouvelle campagne du bpa :  
[www.protegetoi.ch](http://www.protegetoi.ch)

## Comment joindre la Rega ?

Numéro d'alarme en Suisse  
1414

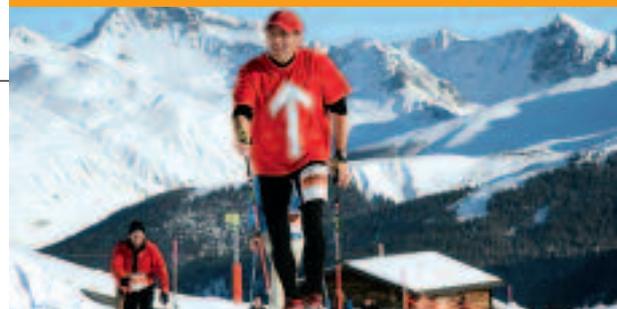
Numéro d'alarme à l'étranger  
+41 333 333 333

Centrale des donateurs  
Tél. 0844 834 844, fax 044 654 32 48  
[www.rega.ch](http://www.rega.ch) ou [www.info.rega.ch](http://www.info.rega.ch)

Boutique Rega  
Tél. 0848 514 514, fax 0848 514 510  
[www.shop.rega.ch](http://www.shop.rega.ch)

Centrale téléphonique  
044 654 33 11

Adresse pour toutes questions  
[www.info.rega.ch](http://www.info.rega.ch)



### Mister Suisse au Swiss Snow Walking

Trois rendez-vous Swiss Snow Walking pour les amoureux de montagne, de sport et de nature. Grande première à Leysin (le 13 décembre 2008), il se tient également à Arosa un mois plus tard pour la cinquième fois (le 11 janvier 2009), puis à Engelberg pour la deuxième édition (le 1<sup>er</sup> février 2009). Dans chaque lieu, trois parcours de courte à longue distance sont proposés. Besoin d'une motivation supplémentaire pour les frileux ? Stephan Weiler, Mister Suisse en titre, est de la partie ! L'inscription coûte de 45 et 75 francs suisses selon le domicile (titre de transport inclus) et s'effectue quatre semaines avant la manifestation. A vos marques !

[www.swissnowwalking.ch](http://www.swissnowwalking.ch)

### Appuie-tête : rouler avec la sécurité en tête !

Un appuie-tête correctement réglé offre plus de sécurité, tout en diminuant le risque d'accidents. Il est important de le fixer à la bonne hauteur, aussi bien pour le conducteur que les passagers. Le bon réglage ? L'arête supérieure de l'appuie-tête est positionnée à la même hauteur que le dessus du crâne et l'arrière de la tête touche l'appuie-tête.

[www.appuis-tete.ch](http://www.appuis-tete.ch)





Julien Porta, atteint d'une maladie génétique rare, est entouré par la Présidente du Téléthon genevois Christiane Scheidegger et l'équipage de la base Rega-HUG.

## Base Rega-HUG : parrain du Téléthon genevois 2008

**Le cœur des romands bat chaque année au rythme du Téléthon durant le premier week-end de décembre ! Ce « marathon » pas comme les autres permet la récolte de fonds en faveur de la recherche et de l'aide aux personnes atteintes de maladies génétiques rares, souvent incurables. En Suisse romande, les genevois sont particulièrement attachés au rendez-vous, à l'image de l'équipage de la base Rega-HUG qui a l'honneur de parrainer l'événement les 5 et 6 décembre prochains.**

« Notre base Rega-HUG a hélicoptéré une fillette de 6 ans atteinte de mucoviscidose, du Tessin à Genève, en 1999. Son sourire et sa joie de vivre, malgré la maladie, m'ont profondément marqué. Deux jours après le transfert, j'ai souhaité prendre de ses nouvelles à l'hôpital. Elle était décédée le matin même... ». Michel Savary, sauveteur professionnel à la base genevoise Rega-HUG, en parle avec émotion : « En mémoire de cette jeune fille, j'ai alors eu envie de m'engager pour le Téléthon comme bénévole. J'ai embarqué mes collègues de la base dans l'aventure, avec l'appui de la Rega ! ». Depuis, chaque année, des peluches du Téléthon, des boissons chaudes et des pommes sont vendues aux passants genevois par les pilotes, médecins et sauveteurs Rega.

### Le Téléthon genevois fête ses 10 ans !

« Pour marquer notre anniversaire, j'ai eu un véritable coup de cœur pour la base Rega-HUG

qui nous soutient depuis toujours » explique Christiane Scheidegger, Présidente du Comité d'organisation du Téléthon genevois. A ses yeux, ce parrainage de l'édition 2008 par la Rega est des plus logiques : « nous poursuivons le même but : sauver des vies ! ».

Dès le début de l'aventure, en décembre 1999, les genevois répondent présents. Près d'un millier de personnes s'engagent d'ailleurs comme bénévoles chaque année et les montants récoltés jusqu'à aujourd'hui dépassent les 3 millions de francs. « Ces dons sont transmis au Téléthon Suisse et ils restent en Suisse. Ils sont répartis à part égale entre les chercheurs et l'aide directe aux malades et à leur famille. » Cette manne financière est synonyme d'espoir pour le développement de la recherche médicale et surtout pour les malades.

*Adrienne Prudente*

### 30 heures de « marathon » pour soutenir la recherche

En Suisse, plus de 20 000 personnes – principalement des enfants et des jeunes adultes – souffrent de maladies génétiques comme la mucoviscidose ou la myopathie. Généralement incurables, elles sont qualifiées d'orphelines vu leur rareté et le manque de traitements efficaces. Grâce au Téléthon créé en Suisse voilà 20 ans, la recherche médicale avance, avec près de 16 millions de francs reversés aux chercheurs.

### Rendez-vous les 5 et 6 décembre 2008 !

Dons et renseignements :  
**www.telethon.ch**  
 ou  
**www.telethongeneve.ch**

# L'ivresse de la vitesse

Je rentrais chez moi, l'autre soir, en empruntant ma route habituelle, quand j'eus l'attention attirée par un rassemblement étrange sur le talus de droite.

C'était une dizaine de jeunes, filles et garçons, avec des fleurs et des bougies, pour rendre hommage à un de leur copain, décédé trois jours auparavant dans un accident de voiture sur ce lieu – et ceci malgré l'intervention rapide de la Rega.

A bord d'une grosse cylindrée, il faisait, semble-t-il, la course avec une autre voiture, conduite par un de ses camarades. Dans un virage, roulant à grande vitesse, il avait perdu la maîtrise de son véhicule, franchi la ligne pleine et percuté une voiture roulant en sens inverse.

Le lendemain de cette cérémonie émouvante, je tombai sur un article d'un quotidien où les parents de la victime, écrasés de douleur, s'exprimaient: « Notre fils n'était pas un chauffard, il aimait trop la vie pour faire le fou au volant »

Bien entendu, leur fils n'était pas un monstre, un assassin assoiffé de sang, c'était sans aucun doute, un bon gars, un jeune sans histoire, un fils adorable. Et c'est justement cela qui me paraît préoccupant...

La mort d'un même d'une vingtaine d'année sur la route est toujours un scandale, mais, là, on a l'impression qu'on franchit les limites du destin aveugle, du hasard des circonstances ou des risques ordinaires inhérents à la circulation routière.

Bien sûr, il n'y rien de nouveau sous le soleil, la vitesse, le flirt avec le danger, avec la mort violente, existent depuis bien avant l'invention de l'automobile. Et avant les courses de bagnoles, il devait sans doute, y avoir des courses de char !

Mais faut-il pour autant accepter cette fatalité ? Car il me semble qu'il existe une petite

différence entre ces deux types de duels : ceux immortalisés dans ces films où des teenagers américains se retrouvaient, selon un rituel bien établi, la nuit tombée pour se mesurer entre eux en lançant leurs voitures customisées à toutes pompes (au risque de tomber dans la falaise au bout de la piste !)... et ceux improvisés au milieu d'un après-midi dominical sur une route sinueuse et très fréquentée, où la vitesse est logiquement limitée à 50 km/h.

Et qu'aussi, il y a une petite différence à mes yeux, entre titiller sa propre mort – jouissance stupide certes, mais si courante à la sortie de l'adolescence – et risquer en même temps, sans en être aucunement préoccupé, l'existence de quidams parfaitement étrangers à une telle addiction.

Je sens bien l'inanité de mes propos, qu'ils sont provoqués en partie par la proximité du drame vécu et que l'émotion retombera bien vite, jusqu'à l'inévitable prochaine tragédie ordinaire.

Je n'ose même pas suggérer qu'on pourrait imaginer de créer des circuits aussi sécurisés que possible (en tous cas plus sécurisés qu'une route secondaire ouverte à la circulation), sur lesquels ces « vitellonis » – comme les appelait Fellini – pourraient se mesurer, sans danger pour les familles ayant l'outrecuidance de vouloir faire une balade en voiture un dimanche après-midi. J'entends déjà les réponses : « ce serait trop cher pour nos finances », et surtout, « ce serait encourager l'ivresse de la vitesse chez les jeunes, donc cela ferait effet contraire »...

Il ne nous reste donc plus qu'à patienter jusqu'au jour, prochain – s'il l'on en croit les cassandres écolos – où la pénurie du pétrole alliée à des taxes administratives totalement dissuasives, condamneront les grosses cylindrées au souvenir d'une époque définitivement révolue.



**Jean-Charles Simon**

Animateur à la radio suisse romande (RSR), comédien et metteur en scène, écrivain, ancien conseiller national PDC.

Il y a 30 ans dans le désert algérien

# Rapatriement d'envergure pour des Romands



Transfert de Medea à Alger :  
un énorme hélicoptère soviétique transporte en un  
seul vol les 21 blessés et l'équipe de sauveteurs.

**En 1979, le secours aérien en cas de catastrophes à l'étranger est à ses prémices. La Rega se montre pourtant déjà efficace en Algérie suite à un grave accident de bus. Alertée par un simple coup de fil, la Rega organise rapidement le rapatriement sur Genève de 21 survivants romands. 30 ans plus tard, rescapés et sauveteurs restent encore marqués par cet évènement.**

Le désert algérien, lundi de Pâques. Sur la piste, le bus roule rapidement, direction le nord. Demain, les vacanciers quitteront Alger pour rejoindre la Suisse. Les Romands papotent, grignotent, certains somnolent. L'Algérie, pays encore inconnu voici quelques jours, alimente les conversations. Un camion s'approche à grande vitesse sur une route perpendiculaire...

**Le choc ravive les solidarités**

Soudain la collision, inattendue et brutale ! Après deux tonneaux, le car s'immobilise à 20 mètres de la piste. Les vitres explosent, les bagages volent. Certains passagers passent au travers des fenêtres, d'autres se retrouvent encastrés dans un fatras de sièges déformés, de bris de verre, de tôles froissées et de bagages éventrés. Cinq d'entre eux perdent la vie. Les blessés légers tentent d'organiser les premiers secours ; René Tschanz de Neuchâtel est l'un d'entre eux. Militaire de carrière, leader dans l'âme, il prend les choses en main. Depuis le bureau de poste du village voisin, il réussit à contacter l'ambassade suisse à Alger.

Immédiatement, la population locale se mobilise : à l'aide de leurs véhicules, les habitants transportent les blessés au dispensaire de Birine où les premiers soins sont administrés.

**Hommes et femmes séparés à l'hôpital**

Une fois alarmée par l'ambassade suisse, la Garde Aérienne Suisse de Sauvetage se prépare à un rapatriement d'envergure malgré le peu d'information à sa disposition. Des médecins, des infirmiers-ères et un avion de ligne – transformé en hôpital pour l'occasion – sont nécessaires. La coordination prend du temps, mais les soins n'attendent pas!

Sur place, au terme d'un périple éprouvant, les blessés rejoignent l'hôpital provincial de Médéa, situé à 80 km au sud d'Alger. Le personnel médical en place est chinois, comme souvent à cette époque en Afrique. De plus, hommes et femmes sont strictement séparés ; les patients suisses n'échappent pas à la règle. Toujours sur le qui-vive, René Tschanz se rend au chevet des uns et des autres, les informe et les console. Tous attendent impatiemment de rentrer chez eux.

**Le sauvetage par les airs s'organise**

Le Lear-jet de la Rega se pose à Alger avec des renforts à bord : deux médecins, dont le professeur Georg Hossli de l'hôpital universitaire de Zurich, deux infirmières et un chef de mission. Ils rejoignent alors Médéa en taxi. Le retour sur



L'impressionnant hélicoptère russe de type Mi-6 attend les patients suisses à Medea.





L'équipe médicale, originaire de la République populaire de Chine, prend congé des patients suisses.

Alger des patients s'organise par la voie des airs : victimes et sauveteurs s'attendent à l'arrivée de l'hélicoptère qui ferait la navette entre Médéa et Alger pour transporter, un par un, les patients graves puis plus légers. Parallèlement, un DC-9 de Balair, équipé de civières et du matériel médical adéquat, se prépare à accueillir les patients sur le tarmac d'Alger. Une dizaine d'infirmiers-ères sont mobilisés pour accompagner ce vol.

Dans les couloirs de l'hôpital de Médéa, les sauveteurs suisses tombent, soulagés, sur le pilote d'hélicoptère algérien. « Peut-on organiser le transport du premier patient ? » demandent-ils. « Vous avez 21 patients au total ? Alors amenez-les moi tous, équipe médicale et bagages compris ! » répond le jeune pilote. Les Suisses croient tout d'abord à une plaisanterie : ils sont ébahis face à cet hélicoptère soviétique de type Mi-6, de

40 mètres de long, pour 12 tonnes de charge utile ! Un seul trajet suffira à rapatrier l'ensemble des Romands sur Alger.

**Des survivants reconnaissants à vie**

Le mardi de Pâques à 8 heures, deux jours après l'accident, le DC-9 de Balair quitte Alger. A 15h20, il atterrit à Genève devant une armada d'ambulances. Le calvaire des Romands se termine enfin. Pour les survivants, difficile d'oublier le traumatisme ; certains sont d'ailleurs restés invalides à vie. Mais le souvenir de l'aide spontanée et généreuse des Algériens et du rapatriement hors-norme restera à jamais gravé dans leurs mémoires.

*Walter Stünzi*



L'hélicoptère de type Mi-6 est presque aussi long que l'avion DC-9 de Balair !

L'intérieur de l'avion est aménagé en hôpital volant.



## Prévention

Règles à suivre sur la glace

# En hiver, méfiez-vous de l'eau qui dort !

**Assurer la sécurité de la vie humaine dans et sur l'eau ! Voilà l'ambition de la Société Suisse de Sauvetage (SSS) depuis 75 ans, été comme hiver. Les noyades surviennent en effet aussi pendant la saison froide. Née de l'initiative de la SSS, la Rega soutient activement ce travail de prévention des « nageurs sauveteurs ».**

Lacs et rivières attirent la foule, aussi bien en pleine chaleur estivale qu'au cœur de l'hiver. D'ailleurs, lorsque les eaux gèlent, petits et grands sont nombreux à vouloir s'y élancer ! En altitude, les lacs de montagne accueillent de multiples manifestations sportives, comme des courses de chevaux, des compétitions de ski de fond ou même du triathlon. De plus petites étendues d'eau, d'altitude moyenne, se transforment aussi en patinoires prisées. La prudence est toutefois de mise avant de les déclarer accessibles: certaines surfaces gelées se fissurent sous une charge trop lourde.

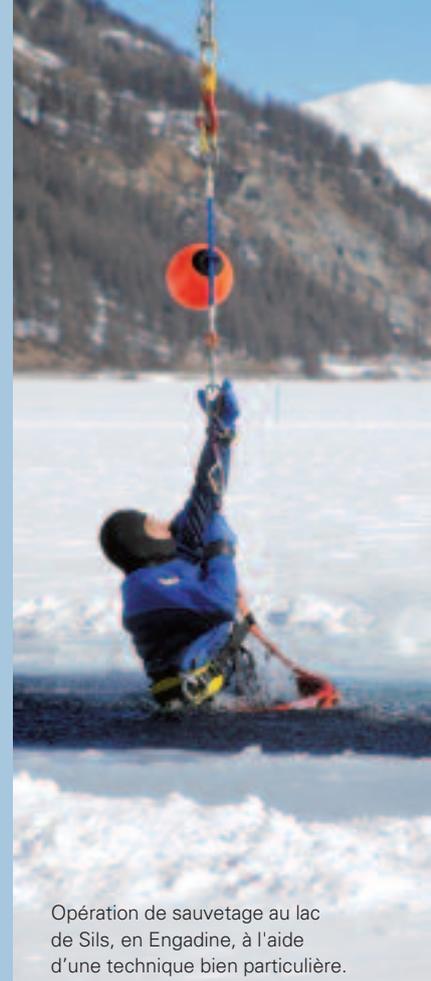
### Eau froide : danger d'hypothermie

Durant sept mois de l'année, la température des lacs et rivières suisses se situe en dessous de 16° C ! Pendant cinq de ces mois, elle atteint à peine les 8° C. Immérgé en eau froide à de telles températures, le corps humain tombe rapidement en hypothermie. Ce brusque abaissement de la température corporelle entrave inévitablement les performances physiques. Raison pour laquelle la majorité des noyades surviennent justement en eau froide.

La fermeture des piscines en plein air ne marque donc pas la fin du travail des « nageurs sauveteurs », bien au contraire. En complément des recommandations à adopter sur des eaux naturelles gelées (voir ci-contre), la SSS propose des cours sur l'hypothermie en hiver. Alors, ne restez pas de glace !

*Thomas Kenner*

Pour plus d'informations, référez-vous à la brochure « Comportement d'une couche de glace » éditée par la SSS. Société Suisse de Sauvetage SSS, case postale 161, 6207 Nottwil, 041 939 21 21, info@slrg.ch, www.slrg.ch



Opération de sauvetage au lac de Sils, en Engadine, à l'aide d'une technique bien particulière.

### 6 règles à suivre sur la glace

Réduisez sensiblement les risques d'accident en suivant ces conseils.



Ne pas s'aventurer sur des surfaces gelées avant que celles-ci aient été déclarées accessibles par les autorités compétentes.



Ne pas jouer avec les engins de sauvetage (échelles, perches, anneaux, balles et cordes).



Observer les consignes des organes de contrôle et des autorités compétentes.



Eviter le rassemblement de personnes lorsqu'un redoux de la température provoque des fissures.



En cas de rupture de la glace, écarter immédiatement les bras et sortir de l'eau du côté par lequel on est arrivé.



Rupture de glace !  
Alertez immédiatement d'autres sauveteurs, saisissez un engin de sauvetage et s'approchez de la victime en rampant sur la glace.