

# 1414

Magazine des donateurs de la Garde aérienne suisse de sauvetage

Numéro 72, juin 2009

AgustaWestland Da Vinci :  
**Le nouvel hélicoptère  
de montagne de la Rega**

rega 





### 4 Dossier

#### **Rapatriement en Suisse : avec ou sans jet de la Rega ?**

Dans des cas médicaux moins complexes, les patients sont installés sur un brancard spécial à bord d'avions de ligne ; les compétences de l'équipe médicale de la Rega présente à leur côté leur assurent un rapatriement en toute sécurité.

### 11 Partenariat

#### **144 – plaque tournante des services de secours**

Les services de secours sur le terrain sont indispensables : pour la plupart des urgences médicales, l'alerte débute au niveau national en appelant le 144.

### 12 Au cœur d'une base

#### **La base d'intervention de Locarno : point d'ancrage de la Rega en Suisse italienne**

Pour la base tessinoise de la Rega, au cœur de la plaine de Magadino, l'année 2009 se place sous le signe de la nouveauté avec la mise en service du premier hélicoptère AgustaWestland Da Vinci.

### 14 Mission de sauvetage

#### **Un faux-pas met fin aux joies d'un pêcheur**

Accident dans le lit de la Reuss : quand le sauvetage en terrain hostile devient possible grâce à l'hélicoptère.

### 16 Poster

#### **Le nouvel hélicoptère Rega AgustaWestland Da Vinci**

La haute technologie du tableau de bord de cet appareil de dernière génération au service des patients.

### 18 Les coulisses de la Rega

### 19 Portrait

### 21 Jeux et concours

### 22 Rétrospective

#### **Quand le médecin de famille appelle la Rega**

Les médecins de famille font également appel à la Garde aérienne suisse de sauvetage et évitent ainsi davantage de souffrances à leurs patients. Retour sur un exemple concret : l'été dernier, le barbecue organisé pour les neuf ans de Corina Meyer se termine à l'hôpital pédiatrique de Zurich.

### 24 Romandie

#### **Vol aux instruments : percée dans le brouillard !**

### 25 En bref

### 27 Invité : Etienne Barilier

### 28 Histoire

#### **Fritz Bühler est né il y a 100 ans.**

Figure inoubliable de la Garde aérienne suisse de sauvetage, le Docteur Fritz Bühler s'est illustré à plusieurs reprises au sein de la Rega – en tant que pionnier, réorganisateur ou encore Président de 1959 à 1980.

### 30 Prévention

#### **Conseils en cas de brûlures : les bons gestes sauvent !**

**0844 834 844**

**Le numéro d'appel des donatrices et donateurs**

Pour joindre la Rega : voir page 25

#### **Couverture :**

Plus moderne, mieux équipé et plus puissant : le nouvel hélicoptère de montagne AgustaWestland Da Vinci de la Rega survole le Lac Majeur.

**Conseil de fondation de la Rega :**

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

**Direction:**

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

**Impressum N° 72 / juin 2009**
**Magazine des donateurs  
 de la Garde aérienne suisse  
 de sauvetage (Rega)**

Parution semestrielle,  
 Tirage : 1,511 million

**Rédaction :** Thomas Kenner,  
 Walter Stünzi

**Édition française :**

Cadence Conseils, Lausanne

**Édition italienne :**

Gabriella Broggi, Lugano

**Photos :**

D. Agustoni (couverture, p. 12/13) ;  
 T. Kenner (p. 2, 4, 7, 8, 9, 18) ;  
 W. Stünzi (p. 2, 23) ;  
 Ch. Perret (p. 3, 19) ;  
 M. Spring (p. 11) ;  
 M. Agustoni (p. 12) ;  
 DSS TI (p. 13) ;  
 www.montelema.ch (p. 13) ;  
 Police cantonale Uri (p. 14, 15) ;  
 C. Monticelli (p. 22) ;  
 O. Born (p. 25) ;  
 B. Kellenberger (p. 27) ;  
 F. Engesser (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,

*Les vacances approchent à grands pas, avec leur lot d'imprévus. Retour sur quelques cas concrets : suite à un grave accident de voiture au Maroc, une touriste doit être rapatriée d'urgence vers un hôpital suisse ; un randonneur frappé par un problème cardiaque et éloigné de tout moyen de transport, nécessite une aide immédiate. La Rega déploie alors une multitude de moyens pour venir en aide à ces personnes dans les meilleurs délais : la centrale d'intervention, les équipages et l'entretien se mobilisent ! Lors de vos prochaines vacances, pensez qu'un comportement adéquat peut éviter des issues dramatiques. Même si la Rega existe, il est toujours préférable de s'en passer !*

*L'année dernière, la Rega a été plus que jamais sollicitée. Non seulement en Suisse, où ses hélicoptères apportent une assistance médicale directe aux patients, mais aussi à l'étranger où elle assure des rapatriements d'urgence vers la Suisse. Depuis juin 2008 toutefois, plus de 5 millions de francs issus de vos dons s'échappent dans la caisse de l'Etat par le biais de la TVA. Les caisses-maladie et les assureurs-accidents se manifestent également et réclament – sur recommandation du Surveillant des prix – des tarifs réduits pour la minute de vol. La Rega n'est ni financée par l'Etat, ni par les assureurs, mais par les donatrices et donateurs. Difficile donc d'admettre que l'Etat et les assureurs, en profitant de cette situation, mettent en danger le solide financement de notre institution, unique au monde.*

*Il est évident que personne ne tirera avantage à long terme de l'effritement de la base financière de notre institution. La Rega se défend d'une telle évolution – dans l'intérêt de tous ceux qui comptent sur une aide aérienne rapide et professionnelle.*

Ernst Kohler, Président de la direction

Rapatriement en Suisse :  
avec ou sans jet de la Rega ?

# Retour médicalisé par vol de ligne

Fin prématurée d'idylliques vacances sur une plage de République dominicaine !  
Le voyage se termine par un vol sous surveillance médicale pour Paris, à bord du Jumbo d'Air  
France – suivi d'un transport à destination de Zurich avec le jet-ambulance de la Rega.

**La Rega est sans conteste fière de ses trois avions-ambulance. Pourtant, dans des cas médicaux moins complexes, les patients peuvent être installés sur un brancard spécial (« stretcher ») à bord d'avions de ligne. Les compétences de l'équipe médicale de la Rega présente à leur côté leur assurent un rapatriement en toute sécurité.**





Avec son mari Alphonse (69 ans), Lydia Schmidt (68 ans) de Neuhausen se réjouit depuis des semaines de ses vacances de golf en République dominicaine. Fuir le brouillard de novembre, se relaxer et profiter de la légendaire joie de vivre des Caraïbes : qui n'en rêve pas!

### Première journée noire

Pour la quatrième fois déjà, les deux férus de golf s'envolent pour la République dominicaine. Le couple n'imagine pourtant pas un tel début de vacances : le premier matin de leur séjour, Lydia Schmidt glisse sur le sol lisse de l'Hôtel « Riu Palace » à Punta Cana ; elle se retrouve à terre, les deux rotules brisées. Instinctivement, elle a essayé d'amortir sa chute – et se blesse aussi les coudes.

Alphonse Schmidt s'inquiète aussitôt des douleurs de son épouse et informe la réception de l'hôtel de l'accident. Une ambulance est appelée en urgence et la patiente transportée à la clinique privée Bávoro à Punta Cana, non loin de l'hôtel.

Les premiers examens et la consultation des radiographies sont entrepris ; le Dr méd. Mendieta, médecin traitant, établit un diagnostic sans appel : fracture des deux genoux avec une opération au genou droit inévitable.

Le mari contacte le Touring Club Suisse (TCS) ; un rapatriement en Suisse s'impose : même après

une opération de la jambe sur place, une immobilisation dans le plâtre pendant un mois serait inévitable. Le TCS charge alors la Rega d'organiser un rapatriement vers la Suisse dans les plus brefs délais ; le genou de la patiente sera opéré en Suisse.

### La veille du rapatriement, l'équipe médicale de la Rega rend visite à la patiente à l'hôpital

En Suisse, Edith Ehrenreich, infirmière de la Rega, fait ses valises et prépare l'équipement médical de base. Elle s'envole pour les Caraïbes par un vol de ligne, via Paris, en compagnie de Lukas Gasser, assistant de transport aérien de la centrale d'intervention de la Rega. 48 heures après la planification du rapatriement, l'équipe de la Rega arrive à Punta Cana. Elle récupère tout d'abord de la fatigue du voyage pour pouvoir ensuite s'occuper de façon optimale de la patiente. Le lendemain matin déjà, les deux collaborateurs de la Rega se rendent à l'Hôpital Bávoro auprès de Lydia Schmidt pour une visite de contrôle ; ils abordent ensemble les détails relatifs au vol de retour.

Jour J : grâce à la bonne planification de la centrale de la Rega, tout s'enchaîne à merveille. Edith Ehrenreich accompagnée de Lukas Gasser arrivent à l'hôpital. Pendant ce temps, sur l'aéroport voisin de Punta Cana, le mécanicien – peu



## Jet Rega ou avion de ligne ?

*tk.* Le jet Rega n'est pas toujours la solution adaptée au rapatriement en Suisse de malades ou de blessés. La centrale d'intervention de la Rega décide des modalités du retour en fonction des circonstances et sur la base de résultats d'examens médicaux précis.

D'entente avec le patient, si son état médical le permet et qu'une liaison aérienne existe, le retour se déroule à bord d'un avion de ligne. Une évidence du point de vue économique et écologique ! Dans notre cas, un rapatriement avec le jet de la Rega se chiffre à environ 130 000 francs alors qu'une variante avec vol de ligne pour Paris + transfert Paris-Zurich avec le jet de la Rega se monte à moins de 37 000 francs.

Autres exemples où le retour par vol de ligne fait sens : lors d'un rapatriement relatif à une pathologie d'ordre psychique en présence d'un médecin de la Rega et/ou une infirmière ; pour des patients à mobilité réduite et ne nécessitant point de soins médicaux particuliers et sans maladie contagieuse. Pour des patients alités, jusqu'à neuf sièges doivent être réservés et un « stretcher » installé. Un rideau sépare alors le patient et le personnel médical des autres passagers.

Au cours de l'année dernière, plus d'un tiers des rapatriements, soit 420, ont été effectués à bord d'avions charter ou de ligne ; en comparaison, 820 interventions ont été réalisées avec les avions-ambulance de la Rega.



Vol pour Zurich-Kloten avec le jet de la Rega : Oscar Mack, capitaine et Nadine Flückiger, copilote

Alphonse Schmidt s'occupe de son épouse Lydia.



après l'atterrissage du Jumbo d'Air France en provenance de Paris – s'affaire à installer le « stretcher » sur les rangées de sièges.

Il reste encore un dernier obstacle périlleux à franchir : la patiente doit être hissée au sommet des escaliers menant à la porte arrière de l'avion. Les assistants et les membres d'équipage déplacent la patiente avec soin pour l'installer sur le brancard à l'arrière de l'appareil.

**Le jet-ambulance de la Rega prend le relais à Paris**

Pendant le vol à destination de Paris, l'infirmière et son assistant de transport aérien s'affèrent autour de l'accidentée, soutenus par l'époux et les hôtesses d'Air France. Lydia Schmidt trouve même le sommeil sur ce vol de nuit.

Le lendemain matin, sur le tarmac parisien, le jet-ambulance de la Rega attend la patiente pour

la rapatrier vers Zurich – l'installation du « stretcher » étant impossible sur un vol Paris-Zurich. A nouveau gérée par un équipage de la Rega, cette dernière étape se déroule avec succès : après l'atterrissage sur l'aéroport de Zurich-Kloten, une ambulance prend en charge Lydia et Alphonse – direction l'Hôpital de Schaffhouse.

*Thomas Kenner*

Mission accomplie : Lydia Schmidt arrive au centre de la Rega à l'aéroport de Zurich-Kloten.



Punta Cana–Paris Charles de Gaulle–Zurich-Kloten

# Caléidoscope d'un rapatriement



Les palmiers idylliques sont trompeurs – après sa chute à l'hôtel, Lydia Schmidt est allongée à l'hôpital Bàvaro de Punta Cana. Edith Ehrenreich, infirmière Rega, discute du rapatriement avec le médecin traitant. Rapidement, les préparatifs du retour se concrétisent.



A l'aéroport, le Jumbo d'Air France est prêt au décollage. La patiente est descendue avec soin de l'ambulance et hissée par l'escalier escarpé vers la porte arrière de l'avion.



Pas de répit entre le Jumbo et le jet Rega : sur le vol entre Paris et Zurich-Kloten, Alphonse Schmidt et l'infirmière de la Rega s'occupent du bien-être de leur protégée.

**Transport de patient avec escale : par vol de ligne et puis à bord de l'avion-ambulance, la Rega rapatrie en novembre dernier une Suisseuse en provenance de la République dominicaine.**



Rapidement, l'ambulance se dirige en direction de l'aéroport de Punta Cana ; l'assistant de transport aérien Lukas Gasser se charge du check-in pour la patiente et son mari.



A bord, Edith Ehrenreich et Alphonse Schmidt s'occupent de la patiente – protégée des regards curieux des autres passagers par un rideau – avant de régler à Paris les formalités douanières avec les agents de sécurité.



Après un vol calme au-dessus des nuages, le voyage se termine sur le tarmac de Zurich-Kloten : la patiente est transportée vers l'ambulance par la rampe du jet de la Rega.



Les services de sauvetage sur le terrain sont indispensables !

# Appel d'urgence 144 – plaque tournante des services de secours

**Un seul numéro pour les urgences médicales au niveau national : le 144. Une fois l'appel d'urgence enregistré, les moyens de sauvetage les plus rapides sont engagés, 24 heures sur 24. Les centrales cantonales d'intervention et les services de secours veillent à un service sans faille auprès de la population.**

Faire face à des centaines de milliers d'appels d'urgence chaque année : voilà la mission des responsables des interventions dans les centrales d'alarmes sanitaires d'urgence 144 (CASU 144). Leur tâche principale englobe l'engagement dans les meilleurs délais des moyens d'intervention appropriés.

## Oreilles attentives pour les urgences médicales

Les centrales d'alarmes sanitaires d'urgence sont organisées par canton. Elles garantissent à la population l'engagement des moyens de secours adéquats : un véhicule de sauvetage ou médical d'urgence, une ambulance pour les transports interhospitaliers et, si nécessaire, un hélicoptère de la Rega. A la centrale téléphonique, des ambulanciers qualifiés répondent aux appels. Un tel système est exigeant : en cas d'alarme, ils décident en l'espace de quelques secondes, de l'action à entreprendre, de son degré d'urgence et du moyen de sauvetage adapté. Les CASU 144 sont les plaques tournantes des urgences médicales de la population. 70% des interventions de la Rega émanent de leurs demandes.

## Synergie sur le terrain et dans les airs

En règle générale, les véhicules de secours sont les premiers à intervenir sur les lieux de l'accident. Les ambulanciers ou les médecins d'urgence apportent une aide médicale et évaluent la situation. Si les patients, en raison de leur état, doivent être rapidement transportés vers un hôpital universitaire ou si les voies d'accès sont difficiles, l'hélicoptère de sauvetage entre en action. Les services de secours alertent alors la centrale de la Rega par radio ou par un numéro de téléphone réservé à leur intention.

Les hélicoptères à croix rouge rencontrent eux aussi certains obstacles ; mauvaise visibilité, brouillard, chutes de neige ou conditions de vent extrêmes peuvent empêcher l'engagement de la Rega. Dans de tels cas, la disponibilité et les compétences des partenaires sur le terrain sont sollicitées. La mise en commun et la complémentarité des moyens de sauvetage ne laissent aucune place à l'approximation.

## 144 ou 1414 – une question de principe ?

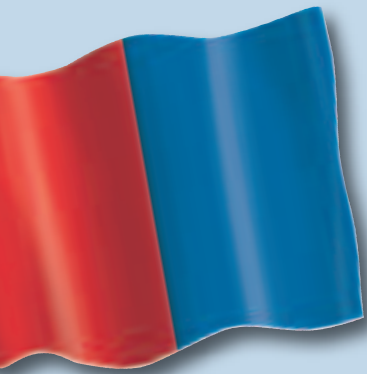
144 est le numéro général pour les urgences médicales. Néanmoins, dans des situations particulières, alerter la Rega au numéro 1414 se justifie – lors de blessures graves, de brûlures, d'accidents de montagne, d'avalanches ou dans des lieux reculés. L'alarme déclenche une procédure directe et rapide. Elle permet la mise à disposition de l'hélicoptère le plus proche et donne à la centrale de la Rega l'occasion de poser les questions importantes au bon déroulement de la mission : météo, obstacles, lieu précis et nombre de blessés. Selon les détails récoltés, la centrale de la Rega informe la CASU 144 concernée.

Les deux organisations se complètent également au niveau de leurs centrales. Les numéros 144 ou 1414 garantissent l'engagement à temps des forces nécessaires sur le lieu de l'accident. Avec pour seul objectif : apporter aux patients une aide rapide et compétente !

*Walter Stünzi*



**Partenaires efficaces au sein de la chaîne de sauvetage :  
les services de secours sur le terrain et la Rega**



Du 16 au 18 avril 2009, la Rega a présenté son nouvel hélicoptère de montagne AW Da Vinci sur sa base tessinoise. Lors de la journée portes ouvertes organisée pour l'occasion, le nouvel outil de travail de la base Rega de Locarno a suscité un vif intérêt de la part du public.



L'hélicoptère tessinois à Cordonico, au-dessus de Locarno

« Rega 6 » : missions sous le soleil du Tessin

## Portrait d'une base préalpine

**Pour la base d'intervention de la Suisse italienne, active depuis mars 1983, l'année 2009 se place sous le signe de la mise en service du premier nouvel hélicoptère AgustaWestland Da Vinci.**

A ses débuts, la base comptait un hangar, une Alouette III, un pilote et... 7215 donatrices et donateurs. Aujourd'hui, ils sont près de 100 000 affiliés à la Rega sur le territoire tessinois. Chaque année, Rega 6 enregistre près de 630 missions. Entre ces deux « époques » les « tessinois » de la Rega réalisent un patient travail de pionnier : les premiers pilotes, le responsable du service médical, les premiers sauveteurs professionnels et assistants de vol et de nombreux guides de montagne du CAS.

### Un canton à connaître sur le bout des doigts !

La Suisse italienne se compose en majorité de terrains hostiles ; montagnes, pentes raides, vallées étroites et profondes rendent le vol en général et le sauvetage aérien en particulier difficile.

Plus de la moitié du territoire est recouvert de forêts s'étalant sur un relief vallonné de type pré-alpin. L'excellente connaissance des nombreuses

Patricia Pesenti :

« Ma relation avec la Rega est excellente, parce que je n'ai à ce jour encore jamais dû y recourir ! »

« Blague à part, la Rega est une organisation unique et irremplaçable. Les accidents ne sont pas rares et trop souvent des vies se jouent en l'espace de quelques minutes. La Rega est précieuse ! Elle atteint en peu de temps des régions inaccessibles pour y apporter une assistance médicale, des médicaments et des soins. Plus admirable encore, elle intervient 24 heures sur 24, 365 jours par an. Elle sauve des blessés en montagne, vole avec les jets dans le monde entier afin de rapatrier les malades ou les accidentés et aide les paysans de montagne dans le besoin.

Si on avait dû inventer cette institution, elle n'existerait pas encore... Personnellement, j'admire la Rega depuis fort longtemps, alors même qu'elle s'appelait encore GASS. Je sais que ses équipages n'ont pas la tâche facile et qu'ils se retrouvent souvent dans des situations difficiles et dangereuses. J'admire leur courage et leur altruisme. Jusqu'à ce jour, j'ai toujours regardé l'hélicoptère à croix rouge depuis le sol, sans qu'un accident ou une maladie grave me conduise à son bord. Il est bon de savoir que la Rega existe : une certitude, qui me remplit – comme beaucoup de Suisses – de confiance ».



Patrizia Pesenti, juriste, est Conseillère d'Etat en charge du Département de la santé et affaires sociales du canton du Tessin. Depuis 2009, elle siège au Conseil de Fondation de la Rega.

Patrizia Pesenti, membre du Conseil de Fondation



Des pentes du Monte Tamaro : magnifique vue en direction du sud.

vallées, des pentes raides, des alpages et des divers cours d'eau, du petit torrent jusqu'au grand lac, devient une exigence majeure en matière de sauvetage aérien en terres tessinoises.

#### 2009 : mise en service du AW Da Vinci

Pour la base Rega du Tessin, comme pour les autres bases de montagne, 2009 est l'année du nouvel hélicoptère de montagne AgustaWestland Da Vinci. La présentation de l'hélicoptère le 16 avril dernier à Locarno et la journée portes ouvertes du 18 avril ont attiré un public bigarré : donatrices et donateurs, amateurs de vol, curieux et amis de la Rega.

*Gabriella Broggi*

#### Recommandation d'excursion de la base Rega du Tessin :

### Monte Tamaro – Monte Lema

L'excursion dans les Préalpes Tamaro-Lema offre une randonnée en altitude où se conjuguent beauté de la nature et paysages verdoyants de la région la plus ensoleillée du Tessin. Le point de départ se situe à Rivera, au bas du télésiège pour l'Alpe Foppa. De cet alpage, entreprendre la montée vers le Monte Tamaro : un magnifique panorama s'ouvre sur la région. Poursuivre sur le versant sud en direction de Bassa di Indemini, puis enchaîner avec la traversée du col de Bassa di Montoia. Si la montée au Gradiccioli rebute, tourner à droite sur le flanc ouest. Le chemin passe par le Monte Pola (1741 m), l'alpage Agario et par Poncione di Breno. Qui veut éviter ici un sommet exigeant, peut emprunter l'agréable chemin sur la droite menant au but par Forcora d'Arasio. Du Monte Lema, un télésiège descend dans la vallée pour rejoindre Miglieglia. Un service de bus vous ramène à Rivera. Durée de l'excursion : environ 4 heures et demie.

Pour les familles avec enfants, un parc aventures se trouve sur le Monte Tamaro. Les amateurs de Nordic Walking se réjouiront du parcours de 5,3 km, le long des pentes du Tamaro. Le Monte Lema offre une vue unique des régions de Lugano, Bellinzone et Locarno jusqu'au massif du Mont-Rose. Plus d'infos sous [www.montelega.ch](http://www.montelega.ch)

gi



Difficile hélitreuillage hors de la Reuss

# Un faux-pas met fin aux joies d'un pêcheur

**Un atterrissage auprès du patient est exclu ! Une seule issue se présente lors d'un sauvetage en terrain difficile : l'hélitreuillage – situation à laquelle les équipages de la Rega sont souvent confrontés. Retour sur un exemple parlant : un pêcheur glisse dans le lit de la Reuss et s'en sort grâce au treuil de sauvetage.**

Sauvetage du pêcheur blessé et approche d'une zone d'atterrissage intermédiaire





Mise du patient sur la civière pour le transport en hélicoptère

Été 2008, Fällibruck près d'Intschi (UR) : l'équipage « Rega 8 » de la base uranaise d'Erstfeld, est alerté par radio : un homme de 43 ans a glissé dans le lit de la Reuss ; un atterrissage sur le lieu de l'accident est impossible. Avant le décollage, l'équipage Rega s'affaire : le sauveteur professionnel Hans Stocker prépare le treuil de sauvetage et le médecin d'urgence Christoph Bättig enfile son baudrier. Quelques minutes plus tard, l'hélicoptère atteint la zone d'accident et la survole pour obtenir une vue d'ensemble. Le médecin d'urgence s'arrime au treuil pour être descendu au plus près du lieu de la chute. Sur une petite île de la Reuss, un compagnon du pêcheur blessé l'attend.

### Vingt ans de passion au fil de l'eau

En cet après-midi estival, Gustav B, s'en va taquiner le goujon sur les rives de la Reuss en compagnie de son beau-frère et de son fils. Pêcher est pour lui synonyme de relaxation, de loisirs et de sport. Le groupe se déplace avec précaution, remontant les eaux peu profondes du torrent. Les truites sont ici chez elles. Soudain, l'homme de 43 ans glisse, tombe à la renverse et heurte une pierre de la tête. Coup dur pour le père de trois enfants : il perd connaissance et plonge sous l'eau. Par chance, ses compagnons le dégagent du torrent et alertent aussitôt les secours avec leur téléphone portable.

Déposé sur les lieux, Christoph Bättig se détache du treuil et indique à l'hélicoptère – en vol stationnaire au-dessus de lui – que le crochet est libre et que le pilote, Christian Roth, peut éloigner l'appareil. Aucune minute à perdre ! Christoph Bättig examine le pêcheur blessé ; il peut à peine parler, mais respire et son pouls est satisfaisant. Le médecin met sans tarder le patient sous perfusion, lui administre des médicaments stabilisateurs et le prépare pour un transport horizontal dans le filet d'hélicoptère.

### Du filet à l'hélicoptère

Le patient allongé dans le filet et le médecin sont hélitreuillés hors du lit du torrent. L'hélicoptère de sauvetage les dépose en douceur sur une prairie proche et s'arrête ensuite à leurs côtés. Le patient, trempé et grelotant, est installé sur la civière, puis déplacé à bord de l'appareil pour son transfert vers l'hôpital.

L'hôpital cantonal de Lucerne confirme que l'homme originaire de Spiringen (UR) a subi un lourd traumatisme crânio-cérébral. Après plusieurs semaines d'hospitalisation et de traitement, Gustav B. recouvre la santé et ferre à nouveau le poisson !

*Gery Baumann*

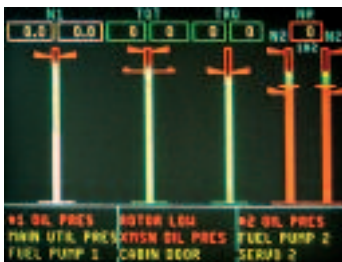


Le nouvel hélicoptère de mon

# Haute tech des sauvet

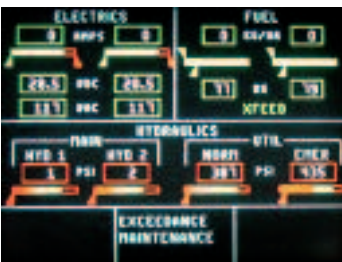
Au sol comme dans les airs : l'homme  
nique moderne rend les vols de sauv  
du pilote et augmentent la sécurité. l  
vue d'ensemble. Exemple : le cockpit

## Unité d'affichage électronique I



- Vitesse de rotation du groupe motopropulseur
- Puissance de transmission
- Vitesse de rotation du rotor
- Température des gaz d'échappement
- Lampes témoins du système

## Unité d'affichage électronique II



- Carburant
- Système électrique
- Hydraulique

## Unité de réglage radio RTU



- Sélection de la fréquence et réglages
- Service aéronautique
  - Appareils de navigation
  - Transpondeur

## Ecran multifonction



- Cartes géographiques numériques
- Plates-formes d'atterrissage des hôpitaux
- Caméra frontale infrarouge EVS
- Voie de navigation

## Horizon de Réserve ESIS



## Tableau de commande audio

- Radio
- Installation interphonique

## Commande pilote automatique

## Appareils radio

- Radio Rega « R »
- Canal Urgence « E »
- Canal Héli. « H »
- Transmission de la position à la centrale d'intervention

Collectif

# Technologie dans le cockpit Piloteurs aériens

reste l'élément déterminant du succès d'un sauvetage. Mais la technologie est fiable et rapide. Les aides électroniques facilitent le travail. Les écrans multifonctionnels permettent d'obtenir rapidement une information moderne du nouvel hélicoptère Rega.



**Floice (système anti-collision)**  
Système d'avertissement anti-collision

**Ecran primaire de pilotage**

Position en vol (présentation en 3D)  
Altimètre radar  
Données de vol

**Balance du crochet de charge**

**Indication longueur en mètres du câble de sauvetage**

**Ecran de navigation FMS**

- Données du plan de vol
- Compas électronique
- GPS/EGNOS
- Affichage de navigation VOR/ILS/DME
- Affichage cartes numériques
- Avertissement terrain TAWS
- Avertissement collision TCAS

**Cyclique**

## Manche cyclique (main droite)

**Fonction :** le cyclique permet au pilote de piloter l'hélicoptère vers l'avant/l'arrière/la gauche/la droite.

- Maintien d'attitude**  
Pour le maintien de la position de vol (pilote automatique)
- Essuie-glaces**
- Ouverture du crochet de charge n° 2**
- Ouverture du crochet de charge n° 1**
- Déclenchement de la cuve d'eau au crochet de charge**  
(extinction d'incendies)
- Trim électrique**  
Trim 5 côtés descente-montée/gauche-droite/hover
- Rétroviseur**  
Réglage 4 côtés
- Trim électrique « off »**
- Bouton radio**
- Bouton poussoir « pilote automatique off »**

## Pas collectif (main gauche)

- Cisaille à treuil**  
pour coupe d'urgence du câble du treuil de sauvetage
- Commandes des turbines**
- Trim des turbines**
- Projecteur de recherche de bord**
- Surcommande du treuil de sauvetage**
- Commande du projecteur de recherche**
- Vitesse de rotation rotor**  
pour une augmentation de courte durée de la vitesse de rotation du rotor
- Trim du pilote automatique**
- Projecteur d'atterrissage**  
atterrissage/taxi/« off »
- Réinitialisation principale**  
Bouton de réinitialisation pour tous les avertissements
- Remise des gaz pour pilote automatique**

Le premier AW Da Vinci dévoilé sur le site de production d'AgustaWestland en Italie

La Rega consolide sa flotte :

# Le nouvel hélicoptère de montagne AW Da Vinci décolle !

**AgustaWestland Da Vinci, tel est le nom de baptême du nouvel hélicoptère de montagne de la Rega, en charge de remplacer dès cette année les A 109 K2 engagés depuis 1992. Un pas indispensable si l'on sait que le nombre annuel d'heures de vol a pratiquement doublé en vingt ans alors que le nombre d'appareils à disposition a diminué. De ce fait, le degré de sollicitation de chaque appareil et le nombre d'intervalles nécessaires aux travaux de maintenance augmentent. L'acquisition du nouvel hélicoptère de montagne arrive donc au bon moment.**

Les progrès techniques s'accroissent également dans le domaine de la flotte hélicoptérée. Points forts du nouvel AW Da Vinci : des coûts de maintenance plus bas ; de moindres émissions sonores ; et des performances techniques supérieures en matière d'intervention de sauvetage. Compte tenu de ces atouts, un renouvellement des hélicoptères sur une quinzaine d'année fait partie intégrante de la politique d'investissements de la Rega.

Après un processus d'évaluation approfondi achevé en septembre 2006, la Rega a porté son choix sur des hélicoptères spécifiques aux missions de montagne. Le fabricant italien AgustaWestland a développé le Da Vinci selon les objectifs clairement définis par la Rega. Au total, onze hélicoptères de ce type seront acquis entre le printemps 2009 et le printemps 2010.

Les exigences élevées de la Rega répondent aux caractéristiques suivantes:

- biturbine ;
- contrôle digital complet des moteurs (FADEC) ;
- limite opérationnelle jusqu'à 4500 mètres (atmosphère standard +20°), altitude maximale 6000 mètres ;
- cabine plus spacieuse que sur l'ancien modèle ;
- tableau de bord (complètement digital, autopilote 4 axes, Enhanced Vision (caméra infrarouge), système de détection d'obstacles FLOICE, système d'alerte de trafic TCAS) ;
- treuil de sauvetage avec une longueur de câble de 90 mètres / capacité de charge 270 kg (contre 50 mètres et 204 kg pour l'ancien modèle) ;
- réduction des nuisances sonores dans la mesure du possible ;
- concept médical des plus moderne.

De 1991 à 1995, la Rega avait acquis quinze hélicoptères de type Agusta A 109 K2 en lieu et place des douze Alouette III SA 319 B et des trois Bölkow BO 105 CBS. La flotte hélicoptérée se compose d'un seul type d'appareil, jusqu'à l'acquisition en 2003 d'hélicoptères de type Eurocopter EC 145 pour les bases de plaine de Lausanne, Berne, Bâle et Zurich.

L'arrivée du nouvel AW Da Vinci pour les bases de montagne de Locarno, St. Gall, Untervaz, Wilderswil, Erstfeld et Samedan marque la 2<sup>ème</sup> étape du renouvellement de la flotte Rega.

## Présentation des nouveaux appareils : le tapis rouge

Pour chaque base de montagne, la présentation du nouvel hélicoptère de type AgustaWestland Da Vinci se double d'une cérémonie officielle et d'une journée portes ouvertes. Chaque réception officielle se déroule le vendredi en présence d'invités du monde politique, des partenaires du projet et des médias.

Pour le grand public, voici le calendrier des journées portes ouvertes prévues sur les différentes bases concernées :

---

**St. Gall**  
samedi 20 juin 2009

---

**Untervaz**  
samedi 15 août 2009

---

**Wilderswil**  
samedi 29 août 2009

---

**Erstfeld**  
samedi 17 octobre 2009

---

**Samedan**  
printemps 2010

---



Melanie Steinmann, pilote de jet à la Rega

# Une femme de cœur aux commandes

**Dans le cockpit de l'avion ambulance de la Rega, Melanie Steinmann (30 ans) vit le métier de ses rêves ; elle est l'une des deux pilotes de jet de la Rega. Le sort des patients, qu'elle rapatrie du monde entier, la concerne au premier chef.**

Fascinée par l'aviation depuis sa tendre enfance, Melanie Steinmann a très vite attrapé le virus au sein d'une famille passionnée par l'aéronautique. Très jeune, elle a ainsi été baignée dans l'atmosphère des meetings d'aviation, admirant les pilotes et leurs audacieuses démonstrations. Parmi ses multiples intérêts, envisager une carrière dans l'aviation a pris forme dès son adolescence à Bertschikon, dans l'Oberland zurichois. Passionnée de voyage, une fois sa maturité en poche, elle travaille en tant que Flight Attendant de Swissair.

C'est là que Melanie Steinmann commença à s'intéresser au travail de ses collègues dans le cockpit. Dès sa première heure de vol aux Etats-Unis, elle sut que le virus de l'aviation ne la quitterait plus et pris le parti de devenir pilote professionnelle. Elle obtint alors, par les voies les plus rapides, les licences requises.

Mais le « grounding » de Swissair allait placer une parenthèse dans sa carrière pendant laquelle elle travailla comme cheffe de projet dans l'immobilier. Quatre ans plus tard, la porte du cockpit allait s'ouvrir à nouveau au sein de la compagnie aérienne Farnair à Bâle.

## Les avions-ambulance – face méconnue de la Rega

Melanie Steinmann fut accueillie à bras ouverts à la Rega : « j'ai été acceptée très chaleureusement dans le cercle des 25 pilotes de jet ». Alors que l'hélicoptère de la Rega semble familier à chaque enfant, les trois avions-ambulances ne sont pas encore assez connus de la population suisse, c'est une réalité. « Nous sommes surtout engagés à l'étranger, c'est peut-être l'une des raisons », précise-t-elle. Et d'ajouter : « Les hélicoptères de la Rega sont beaucoup plus présents dans l'opinion publique. Si vous dévoilez à votre cercle d'amis que vous êtes pilote à la Rega, tout le monde pense automatiquement que vous volez sur un hélicoptère de sauvetage. »

La Rega, cela signifie une disponibilité 24 heures sur 24. Et c'est valable pour les pilotes comme pour les médecins et les infirmières. Les horaires irréguliers et les services de piquet font partie du métier. Quoi qu'il en soit, l'enthousiasme de Melanie Steinmann pour sa profession est communicatif, elle le résume en une phrase : « Le tableau de bord est le bureau le plus cool du monde ! ». Ce qui lui plaît en particulier : le jeu de la technologie moderne et l'interface homme et nature – et bien sûr les expériences uniques telles que le lever du soleil au-dessus de l'équateur, ou un rayon de soleil éclairant comme par miracle un village de montagne...

## Des destins touchants

A la Rega s'ajoute naturellement le souci du bien-être des patients. Même si l'équipe médicale est responsable en priorité de leur prise en charge, les patients et leur histoire concernent les pilotes. « Certains destins me touchent », explique Melanie Steinmann, « et, parfois, je m'intéresse a posteriori à leur guérison. »

Melanie Steinmann compense les horaires de travail irréguliers et les fréquentes absences par une attention particulière portée à sa famille et son environnement social. Elle se décrit elle-même comme « un être en mouvement » et se maintient en forme grâce au basketball, à la course à pied, au vélo et à la natation. Dans l'avion, elle prend volontiers de temps en temps le rôle de l'hôtesse et s'inquiète aussi souvent que possible des personnes qui accompagnent les patients : « Alors que tous s'activent autour des patients, j'essaie d'être là aussi pour les accompagnants ; ils ont eux également besoin de soutien. »

*Thomas Kenner*



« Certains destins de patients me touchent ». Melanie Steinmann dans le cockpit du « Challenger »

# REGA SPÉCIAL KIDS

## Jeu des dix erreurs

Le motard blessé est enfin arrivé à l'aéroport. Peu de temps après, il se trouve en Suisse dans sa chambre d'hôpital. « Joggi » a glissé malheureusement dix erreurs en recopiant ce dessin. A toi d'observer et de les trouver !



© Illustration: Joggi

## Concours

Gagne le nouvel hélicoptère de la Rega !



## Comment téléphoner à cet aéroport ?

Le Challenger de la Rega rapatrié en Suisse un blessé suite à un accident de moto.

Avant qu'il n'atterrisse, la cheffe d'intervention de la Rega contacte l'aéroport étranger par téléphone. Quel indicatif du pays doit-elle composer pour que l'appel aboutisse ?

Ecris ta réponse sur une carte postale et envoie-la d'ici au 17 juillet 2009 à : Rega « Quiz », case postale,

1289 Genève Services Spéciaux

Parmi les bonnes réponses, la Rega tirera au sort dix participants qui gagneront chacun la nouvelle maquette de l'hélicoptère Da Vinci de la Rega.

Bonne chance !

**Solution du n° 71 : L'image est inversée.**

**Le treuil de sauvetage doit figurer sur le côté droit de l'hélicoptère.**

**Les gagnants du DVD « Countdown » :** Christian Barella, Besazio ; Chr. Brunner, Lichtensteig ; Lea Dörig, Flumserberg ; Livio Piazza, Horw ; Kevin Guignard, L'Abbaye ; Melina Gertsch, Mitlödi ; Anna Biasca, Claro ; Valerie Eisenbart, St. Margrethen ; Victor Limat, St-Barthélemy ; Dolores Béguin, Le Locle



A l'hôpital pédiatrique, Corina se console avec l'oursin pilote de la Rega.

Hélicoptérée du cabinet médical à l'hôpital avec de graves brûlures :

## Quand le médecin de famille appelle la Rega

**24 heures sur 24, la Rega vole en Suisse comme à l'étranger pour apporter assistance, avec rapidité et compétence, aux accidentés et aux malades. Les médecins de famille font aussi appel à la Garde aérienne suisse de sauvetage et évitent ainsi davantage de souffrances à leurs patients. Retour sur un exemple concret : l'été dernier, le barbecue organisé pour les neuf ans de Corina Meyer se termine à l'hôpital pédiatrique de Zurich.**

Le barbecue de la famille Meyer devait signifier le joyeux début des plus belles journées de l'année. Un jour avant leur départ pour un coin paradisiaque de l'Italie, les parents se réjouissent de leurs vacances avec leurs deux filles. Rien ne ternit la bonne humeur qui règne à Innertkirchen dans la magnifique région du Haslital – jusqu'à un grave faux-pas de Corina (9 ans), stoppant net le barbecue.

### L'accident en apparence banal

Pour le plaisir de leurs enfants, les parents installent la friteuse sur une table pour préparer des pommes frites. Bien sûr, beaucoup de ketchup et du sel s'ajoutent à ce met tant attendu. Alors que Corina veut mettre la « ménagère » sur la table, l'incident se produit : la petite fille trébuche et emporte la friteuse dans sa chute. L'huile bouillante se déverse sur l'enfant. Un choc pour tous, de vives douleurs pour Corina ! Les parents

réagissent correctement et rapidement : le père met très vite sa fille toute habillée sous une douche d'eau froide.

### Réponse rapide du médecin de famille

Par chance, malgré le jour férié, le médecin de famille est immédiatement atteignable. En quelques minutes il est sur place et s'occupe de la jeune victime ; il l'enveloppe d'un drap humide et la conduit à son cabinet. Grâce à la rapidité des premiers soins et la pose d'une perfusion, les douleurs sont désormais atténuées. Du lieu même de l'accident, le médecin de famille a informé la Rega.

Alors que le médecin est encore en route vers son cabinet tout proche, la centrale d'intervention de la Rega contacte l'hélicoptère de la base proche de Wilderswil, dans l'Oberland bernois. Grâce à l'alerte rapide, le transport est organisé en moins de deux – il s'agit de transporter Corina au plus vite et en douceur au Centre des grands brûlés de l'hôpital pédiatrique de Zurich. L'atterrissage de l'hélicoptère sur un pré à côté du cabinet médical permet de gagner un temps précieux.

### La maman accompagne l'enfant dans l'hélicoptère

L'intervention se déroule comme sur des roulettes : la maman reste aux côtés de la petite patiente pendant le vol. Une vingtaine de minutes après le départ d'Innertkirchen, l'hélicoptère atterrit sur le toit de l'hôpital. Une prise en charge médicale optimale est ainsi assurée. Les greffes de peau qui suivent et le processus de guérison nécessitent en effet plus de patience : pendant deux mois, Corina doit être traitée et soignée à l'hôpital. A ces soins s'ajoute l'affection de ses parents qui,

Corina en famille six mois après l'accident

## 30<sup>ème</sup> pour le Centre des grands brûlés de Zurich :

### A la pointe du progrès

A l'Hôpital pédiatrique de Zurich, le Centre pour les grands brûlés a été le premier en Europe à traiter – avec une équipe interdisciplinaire de spécialistes – les enfants et les jeunes amenés suite à des lésions graves dues à la température (brûlures et gelures). Créé il y a 30 ans en tant que Centre des victimes de brûlures, il a évolué au fil du temps pour devenir un centre de chirurgie plastique et reconstructive. Aujourd'hui, ce Centre prend donc de plus en plus de patients confrontés à d'autres problèmes de peau, comme de grands naevus, lyse de l'épiderme (trouble de la kératinisation), traumatisme étendu des tissus mous résultant d'accidents mais rarement des maladies de la peau.

Dix ans après son inauguration, le Centre pour les enfants victimes de brûlures peut s'enorgueillir d'une réputation internationale ; un succès renforcé par de nombreuses innovations et une expérience accrue. Parmi les innovations importantes, relevons l'application de la culture de peau monocouche (depuis 1990). De même, l'utilisation de peau artificielle (depuis 1999) a progressé. Depuis 2001, une équipe de chercheurs sous la direction d'un biologiste spécialiste des cellules travaille au développement d'une peau de culture multicouches ; l'objectif consiste non seulement à produire en laboratoire un remplacement cutané plus naturel, mais aussi à diminuer les cicatrices post-greffes.

pendant cette période douloureuse, peuvent être hébergés sur place. Loin de chez eux certes, mais « au bon endroit », comme le font remarquer les parents avec reconnaissance.

Le pire est passé : Corina Meyer a repris depuis l'école et, en dépit de sa longue absence, réussit sa réintégration. Certes, un an plus tard les traces de l'accident sont encore visibles et Corina doit porter une veste de compression, nécessaire pour que les brûlures sur le dos guérissent au mieux. Dans quelques semaines, quand les vacances d'été seront à nouveau là, elle pourra toutefois l'enlever.

La chaîne exemplaire de premiers secours composée des parents et du médecin de famille, le transport rapide en hélicoptère et les meilleurs soins médicaux procurés à l'hôpital spécialisé ont contribué à ce que Corina soit à nouveau heureuse et puisse jouir pleinement de la vie d'une fille de neuf ans.

Thomas Kenner



© Laurent Guiraud / Tribune de Genève

Approche IFR pour Jean-Jacques Steiner, sauveteur professionnel et Bertrand Tornay, pilote

# Vol aux instruments : fi au brouillard !

**Mission d'urgence : « transfert d'organe » depuis l'hôpital de Bâle. Un stratus compact recouvre la plaine et empêche les hélicoptères de décoller. L'équipage de la base Rega-HUG de Genève répond pourtant présent. Grâce au « vol aux instruments », il est en mesure d'assurer des missions par épais brouillard. Entretien avec Bertrand Tornay, chef d'exploitation de la base.**

*Quel est le matériel requis pour ce type de vol ?*

Le vol aux instruments (Instrument Flight rules-IFR) s'oppose au vol à vue, utilisé dans 98% des missions. Il nécessite un hélicoptère certifié pour ce genre de vol et un pilote doté d'une licence de vol aux instruments. Notre base dispose à cet effet d'un « Eurocopter EC 135 » équipé de l'instrumentation adéquate et de deux pilotes détenteurs d'une licence IFR.

*En quoi le vol aux instruments est-il lié à votre situation géographique ?*

Il bénéficie de notre situation privilégiée sur l'aéroport international de Genève ! Nous profitons en effet, 24h./24, de l'aide du contrôle aérien (Skyguide) et de la mise à disposition des infrastructures techniques du site. Les signaux électroniques des balises d'approche comme les feux de piste facilitent notre atterrissage.

*Quelle mission vous a marqué en particulier ?*

Sur les 10 à 15 vols aux instruments effectués par notre base chaque année, je me souviens d'une mission au profit de Swisstransplant (Fondation nationale Suisse pour le don et la

transplantation d'organes). Il s'agissait d'un vol éloigné, depuis l'hôpital de Bâle, alors que le Jura était totalement bouché. Notre seule solution ? Décoller et atterrir aux instruments.

*Etes-vous astreints à des exercices réguliers de simulation ?*

Lors de retours de mission – à savoir sans patient à bord – nous profitons de nous entraîner à l'approche aux instruments. Notre manuel d'exploitation nous contraint de plus à un entraînement minimum. Une fois par an, un vol de contrôle avec un expert de l'Office fédéral de l'aviation civile est également obligatoire.

*Cette technique de vol est-elle appréciée ?*

Et comment ! Voler aux instruments, c'est comme voler avec un avion de ligne ! Les réflexes de pilotage sont différents, ça nous change des autres missions. De plus, cette technique amène une sécurité maximale : elle offre une porte de sortie si les conditions météo se détériorent en cours de mission.

*Propos recueillis par  
Marie-Christine Repond*

## L'avenir : l'orientation par GPS

Atterrir aux instruments sur le toit des HUG ou du CHUV, bientôt réalité ? La Rega souhaite en tous les cas développer une approche via la technique du GPS ne nécessitant plus aucune installation au sol.

# Question posée à la Rega

« Pourquoi la Suisse a-t-elle besoin de la Rega ? Il serait beaucoup plus simple si l'Etat, par l'intermédiaire de la police par exemple, garantissait le sauvetage aérien. »

R. Vincenz de B.

*Cher Monsieur,*

*Dans de nombreux pays, c'est en effet le cas : l'Etat prend en charge le sauvetage aérien ou confie cette mission à des organisations privées. Les frais non couverts par les caisses maladie ou les assurances sont au crédit du patient ou de l'Etat.*

*Depuis l'époque des pionniers, la Suisse emprunte une autre voie et finance l'ensemble du système de sauvetage aérien par les contributions volontaires de sa population – un système unique au monde ! Ce financement privé et décentralisé a de nombreux avantages : indépendance et stabilité, uniformité des procédures au niveau national, existence d'une centrale d'intervention dont les bases légales lui permettent d'utiliser ses moyens de façon optimale.*

*Avec quelle conséquence majeure ? La Rega peut se concentrer entièrement et uniquement au sauvetage. Préserver la caisse de la Confédération constitue aussi un effet secondaire appréciable.*

*En Suisse, à la place de l'Etat, les donatrices et donateurs assument une grande partie du financement de l'institution. Cette situation est née en 1966, lorsque la Garde aérienne suisse de sauvetage, en grande difficulté financière, s'est adressée de manière directe à la population. Aujourd'hui, les donateurs forment l'épine dorsale de la Rega : avec une modeste cotisation annuelle, ils permettent l'exploitation et l'entretien d'un réseau de secours aérien dense, rapide et professionnel. De plus, la Rega décharge ses donatrices et donateurs des frais d'intervention si aucune assurance ou caisse maladie ne les rembourse.*

*Le système actuel des donateurs a de nombreux avantages : le sauvetage aérien bénéficie en Suisse d'un financement solidaire – en tant que contribution volontaire de la population suisse. La Rega est et reste indépendante des intérêts politiques et se consacre uniquement aux accidentés et aux patients malades. A cet égard, le mérite en revient à vous, cher Monsieur, comme aux plus de deux millions de donatrices et donateurs dans notre pays.*



Ernst Kohler, Président de la direction



Ami Wisler, lors d'une visite à la base Rega de Lausanne

## Pionnier romand du sauvetage, Ami Wisler 1918–2009

Le cheminot de la Chaux-de-Fonds était de tous les fronts lors des premières et turbulentes années de construction de la Garde aérienne de sauvetage : pilote privé, guide de montagne, mécanicien, conducteur de chiens et sauveteur parachutiste. En raison de sa polyvalence, Ami Wisler a été dès le départ très sollicité. Sur d'anciennes photos, il pose avec sa chienne d'avalanches « Annette », aux côtés d'Hermann Geiger dans l'hélicoptère de sauvetage ou encore en intervention dans le « Grand Canyon » (USA, 1956).

« Parfois, il faut effectuer les choses simplement sans se poser de questions, sans hésiter. J'étais fait pour cette activité. » Ainsi – 50 ans plus tard – Ami Wisler jette en toute modestie un regard sur sa vie. Il n'a jamais hésité à préparer son matériel quand ses compétences étaient requises, si quelque part, une aide urgente se révélait nécessaire. Avec Ami Wisler est décédée l'une des figures marquantes des pionniers de la Rega : un grand cœur et une main solide se sont refermés.

## 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)

# Les scarabées, les papillons et nous

Lorsqu'un enfant voit un scarabée retourné sur le dos, les pattes s'agitant vainement et désespérément dans le vide, il est bien rare qu'il ne se décide pas à le prendre et à le retourner, pour que l'insecte puisse retrouver l'usage de ses pattes et continuer de vaquer à ses affaires. Est-ce par bonté d'âme que l'enfant se comporte ainsi ? N'allons pas jusque-là. Mais il est certain qu'il se « met à la place » du coléoptère, et lui vient donc en aide comme il ferait pour un humain.

Tous les enfants n'ont pas la sensibilité exacerbée de Franz Kafka, qui se voyait lui-même en scarabée retourné sur le dos – et que personne ne vient aider. Sa célèbre nouvelle, *La Métamorphose*, est inspirée de cette vision terrible. Non, tous les enfants ne sont pas Franz Kafka. Et certains d'entre eux seraient même capables de retourner sur le dos, par curiosité vaguement méchante, des bestioles qui tenaient bien sur leurs pattes. Mais en général, leur expérience faite, ils les remettent d'aplomb. Le réflexe de sympathie est heureusement puissant chez l'homme.

Ce qui est sûr, c'est que l'enfant, devant les insectes, minuscules et rampants, peut éprouver le sentiment de la toute-puissance, lui qui les regarde de si haut. Lui, le géant dont la tête touche les étoiles, peut se pencher sur ces créatures minuscules, et, d'un seul geste magnanime, les sauver de la mort. Tout comme il peut les écraser sous son talon, ou simplement, s'ils sont retournés sur le dos et se débattent dans le vide, les laisser à leur sort.

Lorsque j'étais enfant, je parlais souvent, avec mon frère, à la chasse aux papillons. Les papillons ne sont pas des scarabées, sans doute. Ceux que nous tentions d'attraper montaient même, dans le ciel, bien plus haut que nos petites têtes. Cependant, nous étions capables de les surprendre et de les capturer dans nos filets ; donc nous détenions quand même, sur eux, le droit de vie et de mort. Mieux : comme nous habitions la campagne, nous pouvions nous offrir le luxe de faire un élevage de chenilles. Nous avions un faible pour les chenilles de vanesse. Nous les nourrissions de feuilles d'ortie, leur mets préféré. Bientôt, elles se

fixaient au plafond des boîtes ajourées où nous les hébergions, et se métamorphosaient en chrysalides. Quelque temps encore, et le miracle avait lieu : les chrysalides s'ouvraient, et les vanesses déplaient leurs ailes. Nous les regardions naître et s'envoler.

Là encore, nous étions des dieux : à tout moment, nous aurions pu stopper le processus de cette vie en trois étapes : ne pas nourrir les chenilles, briser les chrysalides, tuer les papillons pour les épingle. Mais quand nous voyions les vanesses éclore, ou quand nous en capturions dans les champs, nous les déposions contre une vitre où nous les laissions s'ébattre quelques moments. Et puis nous ouvrons la fenêtre. Je ne prétends pas que nous agissions ainsi par une exceptionnelle bonté d'âme, ou par un extrême raffinement de sensibilité. Il entrainait pour une large part, dans notre comportement magnanime, la peur de ne pas savoir tuer correctement ces bestioles, et la fascination de suivre jour après jour leur mystérieux développement, jusqu'à l'envol. En somme, nous nous « mettions à la place » des papillons, et dès lors, c'est nous qui nous envolions avec eux, qui passions avec eux l'obstacle invisible de la fenêtre, pour faire voile vers le ciel. Bref, nous nous rêvions papillons, tant et si bien que tuer l'une de ces bestioles devenait impossible.

Qu'importe après tout : l'essentiel est qu'à notre manière, nous nous sentions solidaires de ces êtres infiniment faibles, qu'il aurait été en notre pouvoir d'anéantir à tout moment. Ce sentiment de solidarité subsiste chez l'adulte. Et par bonheur, il ne s'éprouve pas seulement à l'égard des papillons ou des scarabées, mais aussi – parfois – des humains. C'est bien heureux, car il arrive si souvent aux humains d'être comme des chenilles sans défense, ou des scarabées retournés : gisant sur le dos, agitant désespérément les membres vers le ciel, appelant au secours. Le sachant ou non, nous sommes tous comme Franz Kafka. Et nous avons tous besoin qu'une main secourable, descendue de très haut, comme la main d'un dieu, nous atteigne, se saisisse de nous, nous redonne à la vie.



**Etienne Barilier**

Ecrivain et essayiste

## Histoire

Le père de la Rega, le Docteur Fritz Bühler, est né il y a 100 ans

# Soigner en cas de détresse, un métier et une vocation !

Un nom, en particulier, a profondément marqué l'histoire du sauvetage aérien : celui de Fritz Bühler, pionnier, réorganisateur et Président de la Garde aérienne suisse de sauvetage de 1959 à 1980. Aujourd'hui encore, on l'appelle à juste titre le « père de la Rega ». Ses mérites pour le développement et l'évolution du statut de l'organisation ne seront jamais assez loués.

Toujours au front : Fritz Bühler durant l'un des premiers rapatriements en 1961 à Kloten



Fritz Bühler lors du baptême du premier jet-ambulance civil au monde : le 30 juin 1973 à Berne. Le Lear-Jet 24 D est dénommé « Henri Dunant ».





Dans son entourage, la ténacité du chef était légendaire. Lorsqu'il croyait en quelque chose ou qu'il avait une nouvelle idée en tête pour secourir par les airs des personnes en danger, il était difficile de l'en dissuader. Ses nombreuses inventions – fréquemment qualifiées de fantômes ou de chimères, voire carrément combattues – ont souvent fini par voir le jour ; elles ont non seulement pris forme mais ont été parfois élevées au rang de standards de par le monde.

### Tête froide et cœur chaleureux

Sa capacité novatrice ne connaissait aucune limite. Les grandes catastrophes ou les destins individuels l'incitaient à trouver des solutions permettant, par des moyens modernes, de soulager la souffrance humaine là où c'était nécessaire.

Fritz Bühler et un ami du même nom, spécialiste en cordages, ont résolu le problème de la préparation du treuillage en terrain difficile. Ils ont développé un filet horizontal pour les patients grièvement blessés. Selon le principe du pont haubané, un système de dix cordages fixes assure au patient une suspension absolument plate et un dos droit. Plié, ce filet peut être saisi à une main. On l'utilise aujourd'hui encore lors de sauvetages difficiles.

Souhaitant également recourir à l'hélicoptère pour des sauvetages à des endroits encore inac-



Fritz Bühler, chef d'intervention. En 1965 à Pâques, huit scouts sont portés disparus dans les Alpes uranaises.

cessibles, Fritz Bühler a organisé les colloques internationaux d'hélicoptères à la Petite Scheidegg. L'essai de sauvetage de blessés, effectué en direct sur la face nord de l'Eiger, était alors révolutionnaire. Il a représenté l'une des étapes les plus importantes pour l'évolution de l'aviation de sauvetage moderne.

Assurer d'abord les soins médicaux au patient puis l'acheminer ensuite avec les plus grandes précautions, à l'hôpital apte à traiter sa blessure la plus grave, c'est son credo, et il est toujours d'actualité !

Le travail des chiens d'avalanche l'avait convaincu. Reprenant cette idée, il a misé sur leur



1970, Petite Scheidegg. Fritz Bühler en compagnie du pilote de sauvetage Sigi Stangier lors d'un symposium d'hélicoptères

flair pour retrouver les victimes ensevelies lors de tremblements de terre. A l'occasion d'un exercice grandeur nature dans les décombres d'un édifice démoli, les chiens d'avalanche ont prouvé leurs capacités, même dans cet environnement inhabituel pour eux, reléguant toute autre méthode au second plan. Le concept des chiens de catastrophe était né ; il reste aujourd'hui un élément essentiel de l'aide en cas de catastrophe à l'étranger.

#### Fritz Bühler devient Docteur en médecine honoris causa

Ses propres expériences avec des patients souffrants ou mourants à l'étranger en raison d'une assistance médicale inappropriée ne lui laissaient aucun répit. Mettant à profit ses relations personnelles avec des amis pilotes, il a utilisé, dès 1960, des avions privés pour les rapatriements. En 1972, le premier jet-ambulance est arrivé au sein de la flotte. C'était le premier avion du monde utilisé uniquement à des fins d'ambulance. Les origines de l'opération internationale actuelle avec ses trois « Challengers » reposent sur cette idée géniale de Fritz Bühler.

Dès le début, il s'est investi personnellement pour les préoccupations et les besoins humains des personnes sauvées et de leurs proches, créant ainsi la base de ce qui est devenu le service social actuel de la Rega. Indirectement, il a été le précurseur des « care teams » mis en place aujourd'hui lors de catastrophes ou d'accidents majeurs. La faculté de médecine de l'Université de Bâle lui a décerné le titre de Docteur honoris causa en reconnaissance à son immense engagement.

#### La Garde aérienne suisse de sauvetage était sa famille

Alpiniste passionné, moniteur de ski breveté et pilote privé, c'est tout naturellement qu'en 1959, Fritz Bühler prit en main la réorganisation de la Garde aérienne suisse de sauvetage. Il vendit son entreprise et se consacra totalement aux graves problèmes financiers et opérationnels de cette organisation pionnière. Ce qui était tout d'abord une exploitation de week-end, presque un « hobby », devint très vite un service de sauvetage aérien professionnel, actif 24 heures sur 24 et toute l'année.

Fritz Bühler semblait être partout à la fois. Dans un premier temps, il installa la centrale d'intervention chez lui, au salon. Sa famille faisait d'ailleurs elle aussi partie de la garde aérienne. Pour assurer la permanence des vols, il a très vite fait appel à sa fille et à son fils, tous deux pilotes passionnés.

#### Le peuple suisse convaincu

Le principal problème de la Garde aérienne suisse de sauvetage était sa situation financière. En 1966, le manque de fonds le conduisit, avec ses collègues du comité directeur, à lancer le premier appel aux donateurs. Fritz Bühler, avait besoin du soutien de toute la population. Interrogé quant à son vœu le plus cher, il répondit alors : « La population devrait être plus consciente de l'action de la Garde aérienne suisse de sauvetage. » Une idée qu'il mit en application au quotidien. Chaque semaine, il donnait trois conférences pour des non spécialistes comme pour des professionnels, renonçant pendant des années à prendre des vacances. La population répondit en masse à son appel et un nombre sans cesse croissant de donateurs a permis d'assurer la pérennité de l'organisation. De nos jours, 2,1 millions de donateurs prouvent que son idée, née il y a quarante ans, a gardé toute sa jeunesse.

#### 1980 – le capitaine quitte le navire

Le 23 août 1980, en pleine activité, le Dr Fritz Bühler décéda suite à une insuffisance cardiaque. Il a légué à la postérité une œuvre aujourd'hui pleinement intégrée aux organisations de secours, et dont les fondements se sont révélés aptes à affronter l'avenir. Avec ses talents d'organisateur et d'inventeur, le Dr Fritz Bühler, a été un précurseur de la Rega et des secours aériens. Aujourd'hui, à l'occasion du centième anniversaire de sa naissance, son esprit de pionnier et son credo sont pleinement d'actualité ; nombres de ses inventions permettent de venir en aide aux personnes en danger.

*Walter Stünzi*

Fritz Bühler en 1975 dans le cockpit du nouvel Alouette III



# Conseils en cas de brûlures : les bons gestes sauvent !

© iStockphoto.com/Jeannot Olivet

**Chaleur ne rime pas toujours avec bonne humeur. Le feu est à l'origine de plus de 16 000 accidents par an en Suisse, dont un tiers dû à la négligence. Et les risques de blessures touchent en priorité les enfants de 0 à 16 ans. Et le feu a un prix ! Plus de 600 millions de francs partent ainsi en fumée, sans compter les autres pertes inestimables. Quelques conseils pour éviter de vous brûler les doigts avec le feu et la chaleur.**

Le feu procure de la joie et fascine l'Homme depuis toujours... qu'il anime une agréable soirée fondue, un barbecue à la belle saison ou un repas romantique aux chandelles. Comme le démontre notre récit en page 22, il est essentiel lors de **brûlures** de réagir vite et juste. Voici comment :

- placez aussitôt la partie du corps brûlée sous l'eau froide pendant au moins 15 minutes ;
- si vos habits ont pris feu, ne courez pas mais roulez-vous sur le sol ;
- éteignez le feu avec une couverture antifeu ou des habits en laine (pas de matières synthétiques !);
- n'enlevez pas les vêtements, vous risquez d'arracher la peau ;
- afin d'éviter les chocs de température, couvrez la personne brûlée. Ne lui donnez rien à boire ou à manger ;
- appelez le 144 ou le 1414.

Lors de **grillades**, prêtez attention aux précautions suivantes :

- les lieux sont-ils sûrs ou risqués : sécheresse, vent ? Y a-t-il des objets inflammables ou des enfants à proximité ?
- Utilisez des allume-feu solides plutôt que liquides.
- Surveillez toujours le feu et éteignez soigneusement les braises avec de l'eau.

Les **bougies, réchauds et grils de table** peuvent provoquer des incendies :

- Ne laissez pas des bougies brûler sans surveillance.
- Utilisez des supports ou des bougeoirs ininflammables. Eloignez les objets inflammables de 30 cm au moins.
- Préférez la pâte à l'alcool à brûler. Si vous utilisez de l'alcool, remplissez le brûleur uniquement

lorsqu'il est froid; ne le faites pas en présence d'autres personnes.

- Posez le réchaud sur un support stable et non inflammable, à une distance suffisante des objets inflammables.
- Ayez toujours une couverture antifeu à proximité.

De nombreux **appareils ménagers** produisent de la chaleur : une plus grande vigilance limite les risques.

- Faites réparer sans délai par un spécialiste les appareils défectueux tels que fer à repasser, friteuse, humidificateur ainsi que les appareils à gaz liquide. Stockez les bouteilles de gaz à l'extérieur.
- Ne laissez pas les appareils allumés sans surveillance.
- Veillez à ce qu'on ne puisse pas se prendre les pieds dans les câbles.

Au quotidien, sachez allier plaisir et sécurité à la **cuisine** :

- Protégez vos mains de la chaleur en portant des gants de cuisine.
- Cuisinière : utilisez de préférence les plaques arrière. Tournez les manches des casseroles vers l'arrière. Ne déposez pas d'objets sur les plaques.
- Four : faites-le installer au niveau de la surface de travail et veillez à ce qu'il soit à porte froide.
- Robinets (dans la salle de bain également) : faites installer des mitigeurs à limitation de température.
- Huile : ne la surchauffez pas. N'ajoutez pas d'eau ou d'épices dans de l'huile bouillante. N'éteignez jamais de l'huile en feu avec de l'eau, mais utilisez un couvercle ou une couverture antifeu.

Thomas Kenner

La brochure « Feu et sources de chaleur » peut être commandée gratuitement auprès du Bureau de prévention des accidents (case postale 8236, 3001 Berne, tél. 031 390 22 22) ou sous [www.bpa.ch](http://www.bpa.ch)