



Transport en incubateur
**Haute technologie
pour les tout-petits**

Reportage
**Une partie de pêche
tourne court**

Rétrospective
Vol vers l'inconnu



4 Dossier

Haute technologie pour les tout-petits

Pour le transfert de nouveau-nés, la Rega utilise des incubateurs ou couveuses de transport. Chaque année, de nombreux bébés font ainsi leur baptême de l'air à bord d'un hélicoptère ou avion-ambulance de la Rega. Un défi particulier pour tout l'équipage.

9 Partenariat

En cas d'urgence médicale à bord d'un avion de la compagnie aérienne Swiss, le personnel navigant peut compter sur le soutien professionnel de la Rega. Une collaboration qui a fait ses preuves.

10 Au cœur d'une base

Il arrive que les matchs à domicile du FC Breitenrain soient interrompus par l'atterrissage sur le terrain de l'hélicoptère de la base « Rega 3 » venu chercher un spécialiste de sauvetage de la brigade des pompiers.

12 Reportage

Une partie de pêche tourne court

Il venait d'entamer son séjour de pêche en Norvège, mais après quelques belles prises, Peter Aebi est victime d'un infarctus. Entouré d'une équipe médicale de la Rega, il est rapatrié en Suisse par vol de ligne.

15 Portrait

Assistant du pilote et bras droit de l'urgentiste, le sauveteur professionnel doit faire preuve de polyvalence. Daniel Enggist évoque son métier passionnant.

16 Poster

iRega – l'alerte efficace via l'iPhone.

22 Rétrospective

Vol vers l'inconnu

Lorsqu'il part en mission au Japon au lendemain de la catastrophe de Fukushima, l'équipage de la Rega dispose de peu d'informations. La prudence est de mise en raison des risques de contamination radioactive.

24 Prévention

Prévenir vaut mieux que guérir – conseils anti-thrombose.

26 Suisse romande

Après près de 30 ans passés dans les airs, le parapentiste Marc-Eric Pantillon est secouru par l'un de ses anciens élèves, aujourd'hui sauveteur professionnel à la Rega.

27 Invité

Simon Ammann, champion de saut à ski, évoque les vrais « héros des airs ».

28 Histoire

Pâques 1965 – sauvetage en montagne de huit scouts en détresse. Une randonnée à ski à la cabane Etzli vire au cauchemar.

0844 834 844

Le numéro d'appel des donatrices et donateurs

Pour joindre la Rega : voir page 32

Couverture :

Retour en Suisse en incubateur : les ambulanciers canadiens et l'équipage Rega embarquent le petit Gabriel à bord de l'avion-ambulance.

Conseil de fondation de la Rega :

Albert Keller*, président, Uitikon ;
 Franz Steinegger*, vice-président,
 Flüelen ;
 Ulrich Graf*, Bäch ;
 Michael Hobmeier*, Bäch ;
 Christian Kern*, Prof. Dr méd., Genève ;
 Paul Maximilian Müller, Berne ;
 Adrian Frutiger, PD Dr méd., Trimmis ;
 Charles Raedersdorf, Kôniz ;
 Roland Müller, Prof. Dr en droit, Staad ;
 Andreas Berger, Dr méd.,
 Merlischachen ;
 Bruno Jelk, Zermatt ;
 Patrizia Pesenti, Breganzona ;
 Heidi Hanselmann, Walenstadt ;
 Thomas P. Emmerich, Riehen ;
 Marco Maggiorini, Prof. Dr méd.,
 Hütten ;
 Markus Mader, Berne
 (représentant de la Croix-Rouge suisse)
 (* = membres du comité directeur)

Direction:

Ernst Kohler, CEO / Président de la
 direction
 Roland Albrecht, Dr méd., médecin-chef
 Andreas Lüthi, chef des finances

Impressum N° 77 / nov. 2011

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

Parution semestrielle
 Tirage 1,680 million

Rédaction :

Sascha Hardegger
 Christian Trottmann
 Ariane Güngerich
 Wanda Bühler
 Maria Betschart
 Philipp Keller

Collaboration :

Francesco Argenton
 Walter Stünzi
 René Fritschi

Édition française :

CRS, service de traduction, Berne
 Adaptations rédactionnelles,
 Cadence Conseils, Lausanne

Photos :

Marc Badertscher (couverture)
 Philipp Keller (p. 2, 12, 13, 19, 23, 25, 32)
 Benedetta Rei (p. 2, 22)
 Christian Trottmann (p. 2)
 Archives Rega (p. 3, 6, 7, 10, 18, 28,
 29, 31)
 André Keisker (p. 4, 5)
 Andreas Blatter (p. 10)
 Dino Marcellino (p. 15)
 iStockphoto (p. 24)
 Divers (p. 9, 10, 11, 18, 19, 25, 26, 27)

Production : tutto fatto, Zurich

Graphisme : Alex Demarmels, Thalwil

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

Impression/préresse : Swissprinters

Publicité :

Zürichsee Werbe AG, 8712 Stäfa

Reproduction :

avec indication des sources



Chère donatrice, cher donateur,

*« La Rega », lisais-je récemment dans un e-mail,
 « c'est comme ma brosse à dents... ». Sur le moment,
 je fis un bond. Comment peut-on comparer la Rega à
 une brosse à dents ?! Mais la suite allait me rassurer :
 « ... parce que comme elle, la Rega m'aide à me
 sentir bien à tout moment. »*

*En 2012, la Rega fête son 60^e anniversaire.
 Impossible aujourd'hui d'imaginer la Suisse sans ses
 hélicoptères de sauvetage et ses avions-ambulance.
 Or cela, c'est avant tout à vous, chers donatrices et
 donateurs, que nous le devons. Dans les années 1960,
 les finances de la Garde aérienne suisse de sauve-
 tage étaient en chute libre. Pour éviter le crash, une
 seule solution : lancer un SOS à la population.
 En d'autres termes, ce sont les donateurs qui ont aidé
 la Rega à reprendre son envol. La première année,
 on comptait quelques milliers de cartes de donateur ;
 aujourd'hui leur nombre s'élève à 2,3 millions.*

*Etes-vous de ceux pour qui l'affiliation à la Rega
 est tout simplement devenue une évidence ?
 Alors, vous pouvez nous épauler : offrez-nous, en guise
 de cadeau d'anniversaire, un nouveau donateur !
 C'est un geste précieux qui bénéficiera à autrui,
 tout en assurant la pérennité de la Rega pour les
 60 prochaines années et bien au-delà. De plus,
 en cas de besoin, la Rega exonère ses donatrices et
 donateurs des coûts d'intervention non pris en charge
 par les assurances. Les bonnes raisons ne manquent
 donc pas pour faire ce cadeau à vos proches et à la
 Rega. Et ce n'est pas notre St-Bernard en couverture
 qui vous dira le contraire !*

*Ainsi, l'affiliation à la Rega devient un geste
 tout aussi naturel que le brossage des dents.*

60 ans. Grâce à votre soutien.

Cordialement

*Ernst Kohler,
 CEO / Président de la direction*



Urgence pédiatrique : l'équipe de néonatalogie du centre hospitalier universitaire de Lausanne prend en charge un tout jeune patient après son transport en avion-ambulance.

Transport en incubateur – une interaction entre les spécialistes pédiatriques et l'équipage Rega

Haute technologie pour les tout-petits

Lorsque la Rega intervient pour transporter dans les airs des prématurés et des nourrissons malades, le temps presse, en Suisse comme à l'étranger. Elle utilise à cet effet des incubateurs de transport, appelés plus communément « couveuses ».

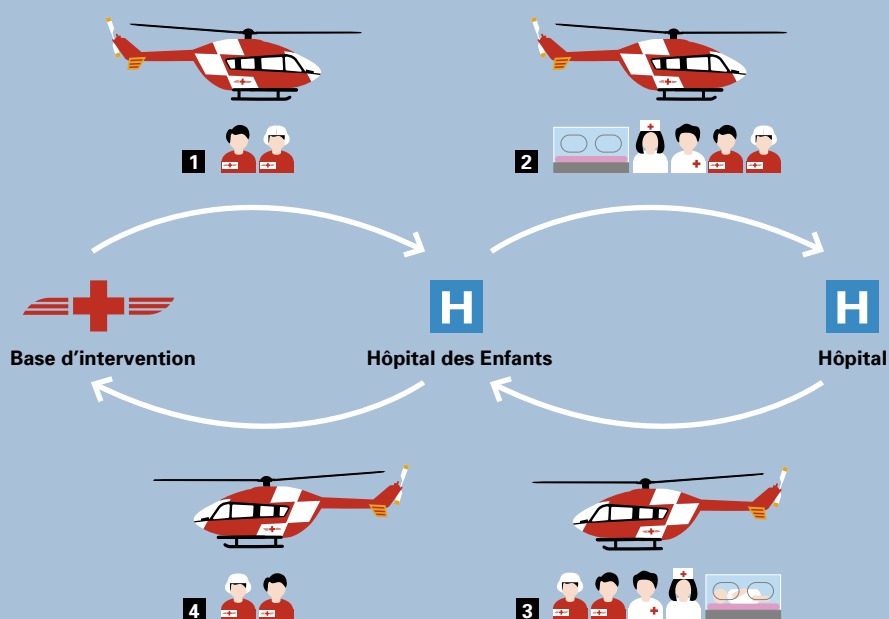
La petite Aline est à peine âgée de sept jours. En raison d'une défaillance cardiaque, elle doit être transférée d'urgence de l'hôpital cantonal d'Aarau à l'Hôpital des Enfants de Zurich, où elle sera opérée par des spécialistes. L'alarme retentit à la centrale d'intervention de la Rega. Les transports en couveuses sont souvent à la fois émotionnels et complexes, pour les parents comme pour l'équipage. Cette fois-ci, c'est l'équipe de la base hélicoptère de Dübendorf qui intervient. Pour ce type de vols de transfert, le poids de l'appareil doit être réduit au maximum. La civière et les équipements médicaux superflus sont alors démontés, en quelques minutes. Le pilote et le sauveteur professionnel sont à pied d'œuvre.

Unité de soins intensifs en format mini

Lors du transport de nouveau-nés et de prématurés, le médecin urgentiste de la Rega reste au sol. L'équipage Rega se compose ainsi uniquement du pilote et du sauveteur professionnel. L'hélicoptère et son équipage, en version réduite, décollent en direction du centre hospitalier qui doit accueillir le bébé : ils y embarquent le pédiatre attiré, un infirmier du service des soins intensifs néonataux et l'incubateur de transport. Ce dernier maintient l'air ambiant à bonne température, protège des émissions sonores et garantit la sécurité du transport. Il offre ainsi des conditions optimales pour ces tout jeunes patients. A cela s'ajoutent un respirateur, divers moniteurs de surveillance, des pompes-seringues ainsi que des bouteilles d'oxygène et d'air comprimé. De la haute technologie pour un tout petit organisme !

Transport en incubateur – une intervention bien rodée

- 1 Equipage Rega réduit : le pilote et le sauveteur professionnel décollent de la base d'intervention en direction de l'Hôpital des Enfants.
- 2 Equipe de néonatalogie : à l'Hôpital des Enfants, l'incubateur de transport est installé dans l'hélicoptère. Le pédiatre et l'infirmier montent à bord. L'hélicoptère décolle pour l'hôpital de départ.
- 3 Transport du bébé : le prématuré est transporté dans la couveuse jusqu'à l'Hôpital des Enfants.
- 4 Vol retour : l'équipage Rega retourne à la base d'intervention.



Hôpital Saint-Boniface à Winnipeg : les infirmières en néonatalogie canadiennes et suisses prennent grand soin du petit Gabriel.

Chaque année, près de 250 nouveau-nés sont transportés par un hélicoptère de la Rega dans ces mini-unités de soins intensifs. Et l'an passé, 10 transports par couveuse ont été effectués depuis l'étranger jusqu'en Suisse par avion-ambulance.

Les experts pédiatriques à l'œuvre

Début août. Le médecin conseil de la Rega, au siège de Zurich-Kloten, est en contact téléphonique avec un spécialiste en néonatalogie de l'Hôpital Saint-Boniface de Winnipeg au Canada. Un nourrisson de 6 semaines doit être rapatrié en Suisse par avion-ambulance le plus vite possible et ce dans les meilleures conditions. Toutes les informations médicales importantes sur le prématuré sont recueillies. Le médecin conseil prend ensuite contact avec le pédiatre interne ou un autre spécialiste de l'Hôpital des Enfants de Zurich. Ils discutent alors ensemble de la situation et des problèmes médicaux pour préparer au mieux l'intervention aérienne. Gabriel est venu au monde près de trois mois trop tôt. Il souffre d'un syndrome de détresse respiratoire, raison pour laquelle il est sous respiration artificielle.

Les indications sont claires, l'équipage peut être composé. L'équipe médicale est normalement constituée d'un infirmier de la Rega et d'un néonatalogue ou pédiatre spécialisé en soins intensifs issu d'un centre hospitalier suisse. Cependant, il n'est pas rare que le spécialiste pédiatrique de la Rega, André Keisker, assume





Voyage vers l'espoir: Aline est transportée par les airs depuis l'hôpital cantonal d'Aarau jusqu'à l'Hôpital des Enfants de Zurich.

les responsabilités de ce dernier. Par « bébé ambulance », l'infirmier de l'Hôpital des Enfants de Zurich – chargé de l'incubateur de transport – est conduit directement au hangar du centre Rega. Les pilotes installent la couveuse d'une centaine de kilos à bord de l'avion-ambulance.

S'il est fait appel à une équipe de néonatalogie de Suisse romande, elle provient alors du CHUV de Lausanne ou des HUG de Genève. Les spécialistes et leur propre incubateur sont alors embarqués à Genève ou à l'aérodrome militaire de Payerne. La Rega travaille en effet

en étroite collaboration avec ces deux centres hospitaliers et leur service de soins intensifs en néonatalogie.

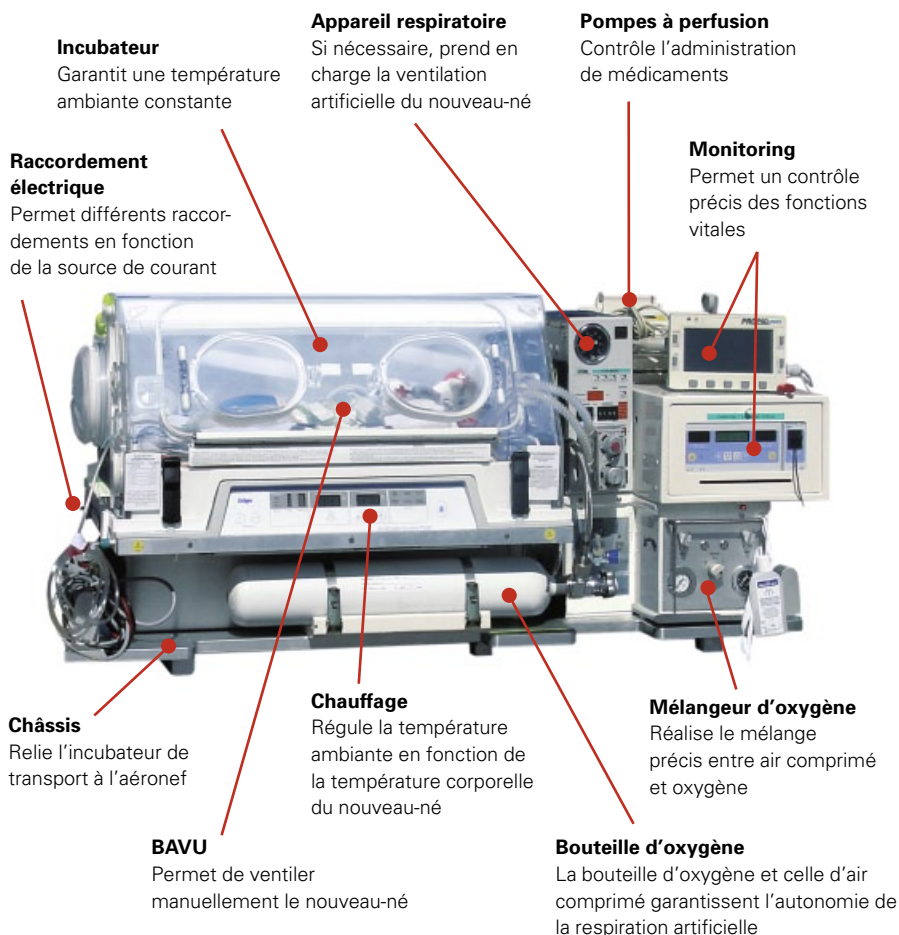
Winnipeg et Aarau – deux bébés dans les airs

Après diverses clarifications et d'intenses préparatifs, l'avion-ambulance décolle pour le Canada avec à son bord le pédiatre, l'infirmier de la Rega et l'infirmier de l'Hôpital des Enfants de Zurich. En vol, l'équipe médicale effectue les dernières mises au point. Une assistance respiratoire pour le nouveau-né est installée et tous les médicaments nécessaires sont préparés. En cas d'urgence, les médecins de l'avion-ambulance ne peuvent recourir qu'à un nombre restreint de ressources, contrairement à un hôpital. Raison pour laquelle l'anticipation et la préparation sont les conditions sine qua non pour mener à bien ce type d'intervention.

Changement de décor. L'hélicoptère de sauvetage de la base d'intervention de Dübendorf est arrivé à l'hôpital cantonal d'Aarau, avec l'équipe de l'Hôpital des enfants de Zurich à son bord. La petite Aline et sa maman les y attendent. Tout doit aller très vite. Les prématurés sont en effet très sensibles aux influences extérieures; la température ambiante et corporelle joue ici un rôle décisif. Avec une surface corporelle trop grande au regard de son faible poids, le prématuré court le risque de se refroidir. L'incubateur de transport – dont la température est maintenue de manière préventive entre 37°et 38° C – permet de garder le nouveau-né au chaud. A la naissance, les prématurés et les nouveau-nés sont encore en phase de développement et en pleine croissance. Voilà pourquoi de nombreuses fonctions physiques doivent être assistées – voire entièrement prises en charge – artificiellement. L'assistance respiratoire sous toutes ses formes en est un exemple.

Pour ces nouveau-nés, parfois venus au monde jusqu'à quinze semaines avant terme, le cerveau est particulièrement vulnérable. N'étant pas encore totalement formé, ce dernier est extrêmement sensible aux moindres changements de vitesse. Comme ils ne sont guère évi-

Fonctions de l'incubateur de transport





tables lors de trajets de telles distances en ambulance, il est souvent fait appel aux hélicoptères de sauvetage de la Rega pour les transports en couveuse. En effet, ils garantissent un vol en toute sécurité et réduisent ainsi fortement le risque d'hémorragie cérébrale chez le nourrisson.

Voyage vers l'espoir

A l'hôpital cantonal d'Aarau, tout est prêt pour le transfert de la petite Aline. Le bébé a été examiné sous toutes ses coutures. Les premières mesures thérapeutiques sont également déjà entreprises : un accès vasculaire a été posé et une assistance respiratoire installée. Le petit nourrisson peut à présent être transféré avec le plus grand soin dans la couveuse de l'hélicoptère : un moment crucial où l'on voit si l'état du nouveau-né est suffisamment stable pour procéder au transport. C'est le cas d'Aline. En vol, l'équipe de néonatalogie surveille le bébé en permanence. En cas d'intervention médicale conséquente imprévue, le pilote devra alors immédiatement atterrir. Mais l'état d'Aline est stable.

Une semaine après sa naissance, la petite doit déjà vivre son premier voyage seule, sans sa mère. Par manque de place, elle n'a pas pu monter à bord de l'hélicoptère. Il s'agit cependant d'un voyage vers l'espoir pour tous les acteurs de cette intervention. Encore alitée, la mère d'Aline a toutefois la possibilité d'être elle aussi transférée par ambulance vers le centre hospitalier et de retrouver ainsi rapidement sa fille. L'avion-ambulance, quant à lui, dispose de plus de places. En règle générale, les parents du nourrisson peuvent également être rapatriés en Suisse dans un tel cas. Un accompagnement véritablement encouragé par la Rega : la proximité parents/enfants doit être maintenue le plus possible.

En ce jour d'octobre où l'été se prolonge, l'hélicoptère de la Rega atterrit doucement, peu avant midi, sur le toit de l'Hôpital des Enfants de Zurich. Compte tenu des circonstances, Aline va bien. L'équipe de néonatalogie et le sauveteur professionnel de la Rega remettent la petite à leurs collègues de l'unité de soins intensifs pédiatriques.

Oxygène et kit tendeur

Entre-temps au Canada, l'équipe doit s'adapter. Comme souvent, le chargement de l'incubateur dans une ambulance étrangère n'est pas une mince affaire. Grâce à des kits tendeurs et à un chariot transporteur conçu par la Rega, la couveuse peut être installée comme il se doit. Après un trajet d'une demi-heure, les médecins suisses arrivent à l'hôpital canadien où ils prennent en charge le jeune patient. Comme Gabriel est sous respiration artificielle par oxygène et air comprimé, il faut prévoir suffisamment de bouteilles de réserve dans l'ambulance. Il faut également veiller à réduire au maximum les à-coups parfois inévitables sur la route vers l'aéroport. Arrivé à bon port, sain et sauf et dans un état médical stable, le nourrisson est installé avec soin dans l'incubateur de transport via la rampe de l'avion-ambulance. Une fois la couveuse branchée à la ventilation artificielle et au courant, l'appareil peut alors décoller pour retourner en Suisse.

Un cas particulier : le transport de jumeaux

La Rega est également équipée pour transporter des jumeaux en toute sécurité dans une couveuse. Si l'état médical des deux nouveau-nés le permet, ils peuvent même voyager côte à côte. Mais si les deux nourrissons doivent être ventilés artificiellement, il faut alors les placer dans deux incubateurs séparés.

Christian Trottmann

Pour en savoir plus sur l'histoire émouvante d'Aline, retrouvez-la en 2012 au sein d'un nouveau film de la Rega.

 HAMILTON

SHAPING TIME SINCE 1892



KHAKI X-WIND

AUTOMATIC - SWISS MADE
WWW.HAMILTONWATCH.COM



Collaboration efficace entre l'aéroport, la Rega et la compagnie Swiss : en raison d'un grave problème de santé d'un passager en juillet dernier, l'hélicoptère de la Rega se pose directement à côté de l'avion de Swiss.

Un passager suffoque en plein vol

Vol LX16. L'Airbus A330 de la compagnie Swiss vient de survoler l'Irlande. Une soudaine agitation s'empare de la cabine passagers. Une personne suffoque, en proie à une crise de dyspnée (troubles de la respiration). Formé à ce type de situation, le personnel navigant réagit immédiatement et avise le cockpit, en charge du conseil médical. Au moyen d'un téléphone satellite, l'un des pilotes contacte directement la centrale d'intervention de la Rega. Le médecin-conseil, en poste à Zurich-Kloten, indique le protocole à suivre. Bien que tous les membres du personnel de cabine de la compagnie Swiss soient formés pour faire face aux urgences médicales survenant à bord, ils s'assurent toujours le soutien professionnel de la Rega. Suivant la gravité de l'état du patient, les pilotes décident alors s'ils peuvent poursuivre leur vol ou s'ils doivent faire demi-tour pour regagner l'aéroport de départ, ou encore prévoir une escale. Il est toutefois rare que la dernière option s'impose. Environ une fois par semaine, en général sur des vols long-courriers, la Rega conseille le personnel navigant de Swiss ou d'autres compagnies aériennes confronté à des problèmes médicaux plus ou moins complexes.

Patients et passagers sur le même vol

Les rapatriements à bord de vols de ligne constituent l'autre pilier de la collaboration fructueuse qui unit de longue date la Rega et Swiss. La Rega met un point d'honneur à rechercher la meilleure solution pour les patients malades ou blessés à bord. Or, le recours aux avions-ambulance ne s'avère pas toujours nécessaire : un grand nombre de rapatriements s'opère par vols de ligne.

Ainsi, en plus des 700 missions ayant requis l'utilisation d'avions-ambulance en 2010, quelques 300 rapatriements ont pu être

effectués à bord d'avions de ligne de différentes compagnies aériennes.

Sur la base de critères médicaux et opérationnels, la Rega détermine si un patient est apte à voyager à bord d'un avion de ligne ou s'il convient de mobiliser un avion-ambulance de sa propre flotte pour le rapatrier. Le service médical ou un médecin-conseil de la compagnie aérienne affrétée doit lui aussi donner son accord au transport d'un passager malade ou blessé. Avec Swiss, ce processus est simplifié car le médecin-chef de la Rega possède également le statut de médecin-conseil de la compagnie ; de quoi faire de Swiss l'un des partenaires privilégiés de la Rega !

En cas de lésions complexes, le personnel de la Rega assure la prise en charge médicale des patients. Le rapatriement de patients aptes à voyager assis s'effectue souvent en classe Affaires. Un brancard est utilisé pour ceux contraints de voyager couchés ; ces derniers bénéficient toujours de l'assistance d'au moins une infirmière et/ou d'un médecin de la Rega. Cependant, les personnes rapatriées sur un brancard doivent être dans un état stable. Parfois, un apport d'oxygène s'impose. Par ailleurs, l'installation d'un lit médicalisé mobile, avec matelas coquille, est possible et implique le démontage de neuf sièges passagers. A l'exception du Jumbolino, cette transformation peut être réalisée par un mécanicien dans tous les types d'avions de Swiss. Les patients sous respirateur sont quant à eux transportés à bord d'un avion-ambulance.

Enfin, il arrive que lors d'un rapatriement à bord d'un vol de ligne, l'équipe médicale de la Rega soit amenée à intervenir pour un autre passager que son patient initial.

La Rega remercie Swiss de sa précieuse collaboration au fil des ans.

Christian Trottmann



Base de Berne : un équipage soudé, toujours prêt à intervenir.



Cadre idyllique : vol avec vue sur le Palais fédéral.

EBBE : la base d'intervention bernoise de la Rega, code radio « Rega 3 », est établie au «Mösli»

Quand la Rega interrompt un match de foot

Les conseillers fédéraux ne sont pas les seuls à décoller de Berne-Belp. L'aéroport de la capitale accueille aussi la base d'intervention bernoise de la Rega. L'équipe de sauvetage apporte une aide médicale par voie aérienne, souvent de nuit et lors d'accidents de la circulation. D'ailleurs, « Rega 3 » n'hésite pas à paralyser un match de football pour faire monter à bord des pompiers de la caserne de Berne...



Arrêt de jeu : le sauveteur court vers l'hélicoptère, interrompant le match de football.

C'est en 1976 que les premières missions de la Rega décollent du «Mösli», l'aéroport de Belpmoos. Le hangar de l'équipe de sauvetage fait alors partie intégrante de l'aéroport. Cependant, la place manque pour y loger l'hélicoptère : le Bell 206 Jet Ranger stationne dès lors à l'extérieur, soumis aux caprices de la météo. Il ne tarde pas à être remplacé par un Bölkow BO 105 CBS biturbine. Le moteur supplémentaire de ce nouvel hélicoptère à l'habitacle plus spacieux lui assure davantage de sécurité.

Dès 1983, la base de Berne accueille en outre un hélicoptère de réserve de type Alouette III : disposant d'un treuil, il est affecté à des missions spécifiques.

Nouvelle base, nouvel hélicoptère

En 1991, l'équipe bernoise s'installe dans un nouveau bâtiment à l'angle sud-est de l'aéroport. Désormais, hangars, bureaux, locaux d'habitation et salles de repos sont regroupés sous un

même toit. L'installation d'une pompe à chaleur et d'un toit plat végétalisé valent à la nouvelle base un prix environnemental décerné par la commune de Belp. A partir de 1995, les deux hélicoptères sont remplacés par un Agusta A 109 K2, suivi par un Eurocopter EC 145 en été 2003. Après 20 ans, l'usure du bâtiment se fait sentir, si bien que la base subit quatre mois de rénovations en début d'année. Des mois difficiles puisqu'il faut conjuguer ces travaux avec la poursuite du service 24 heures sur 24. Finalement, depuis avril dernier, l'équipe goûte au nouvel éclat de sa base et à sa situation favorable. Elle peut désormais travailler de nuit quand l'aéroport est fermé et, au besoin, allumer elle-même les balises de la piste d'atterrissage. Bruno Wiederkehr, chef de base, apprécie l'atmosphère familiale du « Möslì » ainsi que la variété des entreprises présentes sur ce même site.

Equipe et mission de sauvetage

Toute l'année, 24 heures sur 24, un équipage de trois personnes est toujours prêt à venir en aide aux malades et aux blessés : il accomplit d'ailleurs près d'une mission sur trois de nuit, dans des conditions exigeantes. Comme dans une colocation, le sauveteur professionnel, le pilote et le médecin urgentiste de piquet vivent sur la base. C'est l'Hôpital de l'Île à Berne qui fournit les urgentistes ; ils travaillent généralement six mois auprès des secouristes aériens. Outre son hangar à hélicoptères, ses bureaux et ses locaux médicaux et techniques, la base dispose de salles de détente et de repos, sans oublier sa cuisine.

Dans environ deux tiers des cas, « Rega 3 » vole directement sur les lieux de l'accident ; près de la moitié de ces missions – appelées « missions primaires » – se déroulent suite à un accident de la route. Par ailleurs, la Rega a mené ses premiers sauvetages routiers dans le canton de Berne en 1980, fait alors sans précédent.

Rega interrompt un match de foot

La caserne des pompiers de Berne se situe juste à côté du terrain de football de Spitalacker, dans le quartier de Breitenrain. Elle dispose de spécialistes de sauvetage hélicoptère (SSH) que la Rega emmène à bord de ses hélicoptères lorsque des mesures de sécurité spécifiques sont requises sur les lieux de l'accident. En raison de la proximité de la caserne, l'hélicoptère passe toujours chercher ces spécialistes directement sur le terrain de foot. Il atterrit parfois même en plein match du FC Breitenrain, interrompant le jeu de façon aussi singulière qu'inhabituelle pour les joueurs et les spectateurs.

Ariane Güngerich



Idée d'excursion : un sympathique trajet à bord du funiculaire du Gurten.

Parc de loisirs et paradis des randonneurs : le Gurten, la montagne de Berne

Avec ses 858 mètres, la montagne locale de la capitale fédérale fait figure de colline à l'échelle suisse. Elle revêt pourtant un caractère tout à fait montagnard : un funiculaire mène à sa vaste cime interdite aux voitures. Au sommet se trouve un restaurant accueillant disposant d'infrastructures idéales pour les séminaires et d'une formidable vue sur la ville et les montagnes. Quant aux randonneurs, ils jouissent d'une offre de loisirs variée.

Une piste VTT et des sentiers pédestres exceptionnels

Un grand terrain de jeu gratuit attend les enfants avec ses murs d'escalade, sa roulotte de cirque et son étang offrant radeau, chute d'eau et toboggan. Autre attraction populaire : le circuit à billes géant de l'artiste Stefan Grünenfelder. De plus, petits et grands peuvent prendre place à bord d'un train miniature.

Le Gurten fait également le bonheur des amateurs de vitesse et d'action avec une piste VTT qui ravira les cyclistes les plus intrépides. Sur cette descente sinueuse de deux kilomètres, ils peuvent réaliser des sauts jusqu'à dix mètres sans pour autant mettre en danger les randonneurs.

Le Gurten dispose en outre de vastes zones de calme et de repos. Un réseau d'itinéraires extrêmement variés invite tant à la promenade qu'à la randonnée. Sur le chemin de Kehrsatz, à travers l'idyllique vallée de Köniz, se profile une vue splendide sur les alpes bernoises : elle fait rapidement oublier l'agitation et le bruit de la ville toute proche.

Pour des conseils pratiques et d'autres informations, rendez-vous sur

- www.gurtenpark.ch ou www.gurtenbahn.ch : randonnées à pied et à vélo, parc de loisirs, restaurant, chemin de fer
- www.berninfo.com : sites touristiques et manifestations à Berne et dans les environs



Découvrez le charme et la diversité des villes suisses dans « Escapades citadines », la nouvelle brochure de Suisse Tourisme. Toutes les informations et offres actuelles pour votre prochaine escapade citadine sont disponibles sous MySwitzerland.com/villes ou au numéro gratuit 0800 100 200.

www.MySwitzerland.com

Suisse.
tout naturellement.



Un vol de ligne presque comme les autres

Une partie de pêche tourne court

Comme chaque année depuis bientôt 40 ans, Peter Aebi a prévu de s'offrir un séjour de pêche. Un mois en Norvège à taquiner le saumon. Il a déjà réussi de belles prises lorsque son cœur lui joue soudain un mauvais tour.



Entre de bonnes mains: l'infirmière en soins intensifs Pia Hunkeler conduit son patient vers l'avion.

Il y a une vingtaine d'années, Peter Aebi est victime d'un grave accident de travail. La Rega l'avait alors transporté à l'hôpital, où il était resté huit jours dans le coma. 20 ans plus tard, nous retrouvons un retraité plein d'allant, toujours doté d'un solide sens de l'humour. Comme chaque année, cet homme de 76 ans prévoit de s'offrir un séjour de pêche : un mois en Norvège, à Sunndalsøra, ville de 15 000 âmes, dans une région aux eaux particulièrement poissonneuses. Dès le début du séjour, Peter Aebi et son compagnon de voyage ramènent un saumon de douze kilos ; peu après, une autre belle pièce de six kilos. Ce jour-là, occupé à savourer son succès, Peter Aebi ne prête pas attention à une légère gêne dans la poitrine.

Le lendemain, de fortes douleurs dans la région du cœur le réveillent à cinq heures du matin. Il n'y a pas de temps à perdre. Son ami le conduit rapidement au centre de santé de

Sunndalsøra. Un infarctus est à l'origine des douleurs. Peter Aebi est immédiatement transporté en ambulance à l'hôpital régional de Molde, puis transféré le jour même à l'hôpital St-Olavs de Trondheim. Le 7 juillet, il subit une opération pour l'implantation d'un stent, sorte de petit ressort métallique qui permet de rétablir le diamètre d'ouverture de l'artère rétrécie. L'infarctus résulte en effet d'une mauvaise irrigation du muscle cardiaque. Peter Aebi a d'ailleurs déjà été victime d'un infarctus en 2004.

Des échanges intenses entre la Rega, l'assurance et l'hôpital

Un jour après l'opération, l'assurance de Peter Aebi contacte la centrale d'intervention de la Rega. Il s'agit de trouver la meilleure solution pour rapatrier le patient. Quand sera-t-il en état de voyager ? Faut-il prévoir un avion-ambulance ou le rapatriement peut-il se faire sur un vol de ligne avec une assistance médicale, solution privilégiée lorsque les circonstances le permettent ? Dans ce cas, la Rega fait souvent appel à la compagnie Swiss, une collaboration étroite les unissant.

En Norvège, Peter Aebi se trouve entre de bonnes mains et les médecins-conseils de la Rega sont en contact permanent avec le personnel de l'hôpital St-Olavs, à Trondheim. Il s'avère que le patient pourra quitter l'hôpital quatre jours après son opération ; il sera alors en état de voyager. La décision est prise : le rapatriement en Suisse s'effectuera à bord d'un vol de ligne, le tout avec l'assistance d'une équipe médicale de la Rega.

Réservation des vols et mobilisation de l'équipe médicale

Cette fois-ci, c'est la compagnie KLM qui est retenue. La direction des opérations de la Rega réserve les billets d'avion, l'ambulance et un fauteuil roulant, puis mobilise le médecin Sylvia Marek et l'infirmière en soins intensifs Pia Hunkeler. Leur mission débutera le lundi 11 juillet, avant cinq heures du matin. Outre l'équipement médical de base, l'équipe de la

Satisfait : Peter Aebi a pris place dans l'avion.
L'équipe de la Rega assure une surveillance continue.

Rega emporte aussi des médicaments pour le cœur, un appareil d'analyse de sang et le nouveau moniteur/défibrillateur Propaq MD. Il leur faut aussi repérer dans l'avion un endroit propice à une réanimation en cas de besoin. Bien que l'état d'un patient doit être stable pour ce type de transport, l'équipe de la Rega envisage tous les scénarios possibles. Elle est en effet plus exposée sur un vol de ligne que dans un avion-ambulance dans la mesure où les possibilités d'intervention sont davantage limitées.

Un retour long et compliqué: 4 vols, 2 taxis et 1 ambulance

Le lundi matin, infirmière et médecin procèdent à l'enregistrement comme les autres passagers. A 6h55 heure locale, l'avion de la KLM s'envole de Zurich pour rallier Amsterdam où l'équipe médicale embarquera sur un autre vol à destination de Trondheim. Une fois sur place, un taxi conduit Sylvia Marek et Pia Hunkeler à l'hôpital St-Olavs. A leur arrivée en ce début d'après-midi, c'est un Peter Aebi ravi qui vient à leur rencontre. S'ensuivent de longues formalités de sortie : rapports médicaux, compte-rendu opératoire et résultats d'examen sont passés en revue tout comme le certificat du médecin traitant attestant que le patient est en état d'être transporté. Trois heures plus tard, Peter Aebi et l'équipe de la Rega prennent le chemin de l'aéroport où un fauteuil roulant est prévu pour arpenter les couloirs. L'infirmière et le médecin branchent leur patient au moniteur afin de surveiller ses paramètres vitaux.

Pia Hunkeler se charge aussi de l'organisation – horaires de vol, porte et procédure d'embarquement permettant à l'équipe médicale et au patient de monter à bord avant les autres passagers – et de l'information du personnel navigant. A Amsterdam, l'équipe de la Rega et le patient descendent en dernier, pour embarquer peu après sur un second vol vers Zurich. Le voyage se déroule sans incident : Peter Aebi se sent bien et les paramètres de surveillance sont stables. Vers 22h30, l'avion de la KLM atterrit à Zurich.

Une ambulance attend sur place. Le Dr Marek accompagne alors Peter Aebi à Berne, à la clinique Beau-Site. Ce dernier est rassuré et reconnaissant. Il ne peut toutefois s'empêcher d'éprouver une pointe de regret à l'idée d'avoir raté le retour en voiture par Oslo, la traversée en ferry jusqu'à Kiel, puis le trajet de Hambourg à Bâle en train : une aventure qu'il aurait volontiers expérimenté.

Ariane Güngerich

Un autre article sur les rapatriements par vol de ligne vous attend en p. 9 à la rubrique « Partenariat ».





× Blue Kazoo W II de The North Face

HAUT VOL - SOMMEIL PROFOND. AVEC LES PRODUITS DE BAECHLI SPORTS DE MONTAGNE. CHEZ NOUS, VOUS TROUVEREZ TOUT CE QU'IL VOUS FAUT POUR PROFITER DU PLAISIR PUR D'ÊTRE EN MONTAGNE. NOTRE COLLECTION COMPREND LES PRODUITS LES PLUS ACTUELS ET LES PLUS PERFORMANTS PARMIS LES MARQUES PHARES. POUR QUE VOTRE EXCURSION EN MONTAGNE SOIT UN SUCCÈS.

MAGASINS

Zürich
Berne
Bâle
Kriens
Saint-Gall
Pfäffikon
Volketswil

OUTLETS

Zürich
Berne
Bâle
Kriens
Saint-Gall
Pfäffikon
Volketswil

BOUTIQUE EN LIGNE

www.baechli-sportsdemontagne.ch



B'ACHLI
SPORTS DE MONTAGNE



L'argent fait le bonheur (N° 15). L'argent fait le bonheur si on peut être présent pour les autres. Swisscanto a ainsi lancé le Swisscanto Swiss Red Cross Charity Fund en coopération avec la Croix-Rouge suisse (CRS). En investissant dans ce fonds, vous faites don de la moitié des revenus qu'il génère pour plus d'humanité. Vous bénéficiez dans le même temps d'un investissement en obligations axé sur la sécurité. Vous obtiendrez des informations détaillées auprès de votre conseiller à la clientèle de la Banque Cantonale ou sur le site www.redcross.ch ou www.swisscanto.ch/15.

Les informations publiées dans ce document ne constituent pas une offre. Elles ont un but uniquement informatif. Mise à disposition gratuite du prospectus de vente, du prospectus de vente simplifié, du rapport semestriel et du rapport annuel auprès des Banques Cantonales, de Swisscanto Asset Management SA, Nordring 4, 3000 Bern 25 ou sur le site www.swisscanto.ch.

En coopération avec

Croix-Rouge suisse
Schweizerisches Rotes Kreuz
Croce Rossa Svizzera



Placements et prévoyance.



Swisscanto

Missions hélicoptérées – la position centrale du sauveteur professionnel

L'homme poly...volant

A la fois assistant du pilote et bras droit du médecin lors d'une mission hélicoptérée, le rôle du sauveteur professionnel au sein d'un équipage Rega se distingue par sa forte polyvalence. Le Neuchâtelois Daniel Enggist est l'un des 40 sauveteurs professionnels que compte l'institution. Rencontre avec ce passionné des airs.

« La Rega m'a secouru en 1995, lors d'un grave accident de parapente où j'ai chuté de 15 mètres ! » A cette époque, Daniel Enggist est un pro du parapente qui gère sa propre école de vol libre. « La prise en charge rapide par l'équipage Rega a tout simplement été déterminante pour moi ce jour-là ! » S'ensuivent plusieurs opérations chirurgicales et quelques mois de rééducation. Malgré des pronostics peu encourageants, Daniel garde le moral et se rétablit complètement. Il décide alors de reprendre les rênes d'une usine de parapente en la développant comme centre de réparation de ce type d'aéronef : « Je gardais ainsi un pied dans le domaine que j'aimais. »

Reconversion professionnelle réussie

Il y a dix ans, Daniel Enggist décide de changer complètement d'orientation professionnelle. En 2001, il commence une école d'ambulanciers à Lausanne : « J'avais envie de faire quelque chose pour les autres et j'y ai trouvé une satisfaction extraordinaire, particulièrement dans le contact avec les patients. » Dès le départ, il est animé par le désir de rejoindre la Rega pour allier son envie de continuer à voler à celle de secourir son prochain. Une fois son diplôme fédéral d'ambulancier ES en poche, en 2004, il acquiert de l'expérience de terrain notamment comme spécialiste de sauvetage en milieu périlleux (GRIMP). Homme multitâche, il est alors également assistant de vol pour « Swiss Flight Service », une compagnie privée spécialisée dans l'acquisition en vol de données terrestres. Il apprend en parallèle l'allemand afin d'optimiser ses chances de rejoindre un jour la Rega. C'est chose faite en février 2009 lorsqu'il enfile pour la première fois sa combinaison rouge en tant que sauveteur professionnel pour la base Rega de Lausanne !

Donner son maximum à chaque instant

« Dans mon quotidien de sauveteur professionnel, je peux à la fois offrir un soutien médical

au service du patient tout en assistant le pilote. » Voilà pourquoi Daniel Enggist exerce sa profession aux multiples facettes avec tant de passion. « Je me lève tous les matins avec l'envie d'aller travailler et de m'engager au maximum. L'essentiel après une mission, c'est de savoir qu'on a tout donné ! » Dans le cockpit, il seconde le pilote, s'occupe des appareils de navigation et des liaisons radio tout en surveillant l'espace aérien. Lors de missions qui le nécessitent, c'est aussi lui qui manipule le treuil. « C'est toujours une grande satisfaction de sortir une personne d'une situation périlleuse », souligne Daniel. Sur le lieu d'intervention, il assiste le médecin dans les mesures d'urgence liées au maintien des fonctions vitales et au sauvetage du patient. « Avec les autres membres de l'équipage Rega, j'ai trouvé un véritable esprit de team. Nous avons une confiance totale les uns envers les autres », explique-t-il. De retour à la base, il veille également au contrôle de l'hélicoptère et du matériel, sans oublier les tâches administratives comme les rapports de missions.

Une vie intense à la Rega comme à la maison

Garde-t-il des « séquelles » de son accident de parapente voici plus de quinze ans ? « Oui, mais uniquement en termes d'énergie positive ! », sourit-il. Daniel a depuis la volonté de vivre chaque instant à 100%, aussi bien dans son travail pour la Rega qu'à la maison avec sa femme Joëlle et ses deux enfants, Roxane (17 ans) et Jérôme (14 ans). « Le soutien de ma famille a d'ailleurs été indéfectible, à l'image de celui expérimenté lors de chaque mission entre membres de l'équipage. »

Adrienne Prudente



Daniel Enggist
Sauveteur professionnel

iRega – alerte efficace via l’iPhone



Alarme test

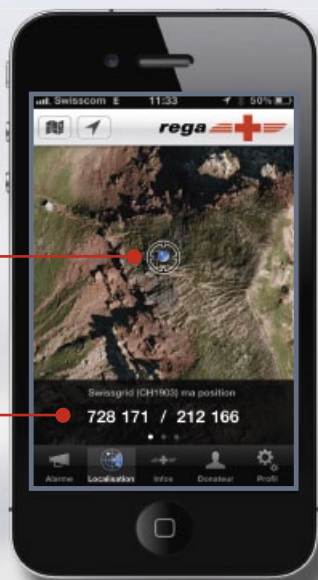
- Cette fonction vous permet de tester l'application
- Aucune connexion n'est établie avec la centrale d'intervention
 - Connexion contrôlée de manière unilatérale
 - Un répondeur vous confirme que l'appel a abouti
 - Vous recevez un SMS attestant que le système fonctionne correctement

Alarme pour un sauvetage en Suisse

- Alarme transmise via l'application à la centrale d'intervention de la Rega
- Connexion automatique avec la centrale d'intervention qui gère les hélicoptères de la Rega
- Contact téléphonique établi avec la centrale
- Transmission des données à la centrale via le réseau mobile
- Visualisation de la position de l'appelant – sur la carte nationale – à la centrale

Alarme pour un sauvetage à l'étranger

- Alarme transmise par le système à la centrale d'intervention de la Rega
- Connexion automatique avec la centrale d'intervention qui gère les avions-ambulance de la Rega
- Transmission des données à la centrale via le réseau mobile
- Visualisation de la position de l'appelant – sur Google Maps – à la centrale



Affichage sur une carte de votre position actuelle

- Image plan de Google Maps
- Image satellite de Google Maps

Coordonnées de votre position actuelle

Lors d'une alerte, les coordonnées sont automatiquement transmises à la centrale d'intervention de la Rega.

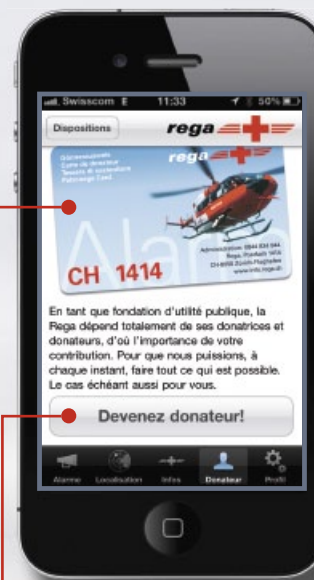
Vous pouvez choisir entre les formats suivants :

- Swiss Grid (système de référence suisse)
- WGS84 longitude/latitude, degrés décimaux
- WGS84 longitude/latitude, degrés, min, sec



Informations sur l'aide de la Rega

- Conseils précieux pour les urgences en Suisse et à l'étranger



Informations sur l'affiliation à la Rega

- Renseignements sur l'affiliation à la Rega et ses avantages
- Possibilité de vous affilier en ligne

Les moyens de télécommunication actuels offrent de nouvelles possibilités pour donner l'alerte. En quelques clics, votre iPhone transmet des données essentielles à la centrale d'intervention de la Rega, notamment de géolocalisation. Les informations qui auparavant s'échangeaient par téléphone sont aujourd'hui automatisées et ne prennent que quelques secondes. L'application gratuite iRega peut être téléchargée sur l'App Store suisse.



Version Android
prévue pour fin 2011



Numéro de téléphone mobile

- Votre numéro de téléphone permet à la Rega de vous rappeler

Données personnelles

- Celles-ci sont importantes pour la suite de la procédure d'alarme par la Rega
- Le numéro de donateur facilite l'organisation de l'intervention ; il n'est cependant pas indispensable pour une opération de sauvetage par la Rega



Lorsque vous alertez la Rega, sa centrale d'intervention reçoit instantanément vos données et vos coordonnées.

Heure	N° de mobile	Langue	Swiss-Grid Y	Swiss-Grid X	Altitude	Précision GPS en m.	Batt. (%)	Nom
11.03.2011 11:33:00	+41 78 123 45 67	F	728 171	212 166	2200	65	50	Jean Exemple

Numéro de téléphone mobile de l'émetteur de l'alarme (pour le rappeler)

Positionnement du lieu de l'alarme sur la carte

Coordonnées exactes du lieu de l'alarme en Suisse ou à l'étranger

Indication de la précision de la mesure GPS en mètres

Identité de l'appelant

Etat de charge de la batterie du téléphone de l'appelant

Genève éveille votre âme de détective

L'association « Enigmes » propose à tous les curieux et aventuriers un jeu de piste insolite retraçant l'histoire de Genève. Au fil de votre périple, vous (re)découvrirez divers personnages qui ont laissé leur empreinte dans la cité. Paré de divers documents utiles à résoudre les énigmes, vous ferez appel à votre sens de l'observation et à votre imagination. Un jeu ludique, à faire en famille comme entre amis, qui réjouira petits et grands.

www.enigmes.org



Nouvelle base au Tessin

Le 1^{er} juin 2011, la première pierre de la nouvelle base d'hélicoptère de la Rega a été posée au Tessin. L'ancien bâtiment implanté sur l'aérodrome de Locarno cède sa place à une nouvelle construction adaptée aux exigences actuelles et conçue pour résister aux inondations. L'équipage tessinois pourra emménager dans ses nouveaux locaux en automne 2012. Dans l'intervalle, la mise en place d'une structure provisoire garantit la continuité du secours aérien dans la région.



Rega et multimédia

Le site Internet de la Rega propose une nouvelle rubrique « Multimédia ». Elle contient non seulement des photos et des vues à 360° de notre flotte, mais aussi une galerie vidéo qui permet de se familiariser davantage avec la Rega. Les écoliers y trouvent en outre de la documentation pour préparer des exposés sur les sujets les plus divers.

Un simple clic de souris et vous découvrirez en ligne l'univers de la Rega.

www.multimedia.rega.ch



La Rega met au point une signalisation des installations à câbles

Balises de câbles: danger repéré, danger écarté

Sauver des vies grâce à un simple bout de tôle : voilà l'objectif de la Rega avec les balises de câbles qu'elle a élaborées. Ces dernières signalent de nuit les câbles dangereux en les rendant plus visibles. Les premiers prototypes seront d'abord testés au Tessin.

Le téléphérique est un moyen de transport indispensable, surtout dans les régions de montagne reculées. Ces câbles représentent cependant un danger pour tout hélicoptère volant à basse altitude : une collision peut s'avérer fatale. Or la Suisse compte d'innombrables installations à câbles servant au transport de matériel, et certaines ne sont pas répertoriées sur une carte. En mission de nuit, les pilotes de la Rega peinent à voir ces câbles qui se fondent dans l'obscurité.

La Rega vise, en priorité absolue, la sécurité des équipages et des patients. Raison pour laquelle elle a décidé de neutraliser ce danger en mettant sur pied, il y a dix ans, le projet « Remove » afin que lui soient signalées les installations désaffectées. Aujourd'hui, elle continue de les démonter en collaboration avec l'armée suisse.

Mais qu'en est-il de tous les téléphériques encore en activité ? Stefan von Boletzky, pilote de la base d'hélicoptère du Tessin, a mis au point pour la Rega une balise de câbles. Il s'agit d'une tôle en inox longue de 50 cm, munie de deux ailettes latérales et recouverte d'une pellicule réfléchissante. Les balises fixées aux deux extrémités du câble – une à la station avale et l'autre à celle en amont – n'entravent pas le bon fonction-

nement du téléphérique. La nuit, éclairée par le projecteur de l'hélicoptère, la balise renvoie la lumière signalant ainsi au pilote la présence d'un obstacle.

Dans un premier temps, les balises de câbles seront testées au Tessin. En effet, le Service cantonal des forêts y a mené une opération d'envergure pour recenser toutes les installations à câbles, même les plus petites. Ceci est une bonne condition préalable pour équiper par la suite ces obstacles mortels de tôles réfléchissantes.

500 téléphériques pourront en être équipés grâce aux 1000 balises déjà produites pour le projet pilote. La Rega se charge du financement de l'opération et le Service forestier tessinois du montage. Cette démarche ne coûtera rien aux exploitants des téléphériques ; leur seule participation consistera à s'assurer que la végétation n'empêche pas les réflecteurs de remplir leur fonction. « Nous aimerions que toutes les balises produites soient opérationnelles d'ici fin 2012 afin de pouvoir établir un premier bilan », explique Stefan von Boletzky. Si cette signalisation est probante, la Rega étudiera la possibilité d'équiper d'autres régions de Suisse.

Wanda Bühler

Question posée à la Rega

« Cela fait plusieurs années que je soutiens des institutions suisses qui me tiennent à coeur en versant une contribution de donateur. La Rega en fait partie, bien entendu. Or la date de renouvellement de mes affiliations change suivant l'institution concernée, et j'ai parfois de la peine à m'y retrouver. Qu'en est-il de mon affiliation à la Rega? Quand celle-ci arrive-t-elle à échéance et que dois-je entreprendre pour ne pas manquer la date de renouvellement? »

Esther Gallay, Gland



Chère Madame,



Une contribution de donateur Rega consiste en un don volontaire et solidaire envers notre institution. Par conséquent, elle n'a pas d'échéance fixe, contrairement à une prime d'assurance par exemple.

Cependant, avec le temps, la contribution de donateur Rega a progressivement pris la forme d'une « cotisation » annuelle. Comme pour toute affiliation, nous prenons contact avec nos donatrices et donateurs au début de chaque année en vue du renouvellement de leur don. Pour des raisons logistiques, nous vous envoyons un seul courrier de renouvellement par année, dans

le courant du mois de janvier ou de février.

Pour rester le plus souple possible à l'égard de nos donatrices et donateurs, toute affiliation enregistrée en cours d'année reste valable jusqu'au 15 mai de l'année suivante. Les dispositions relatives aux donateurs prolongent ainsi jusqu'à cette date votre droit à bénéficier des prestations de la Rega. Vous disposez alors de suffisamment de temps pour renouveler votre affiliation.

Meilleures salutations,

René Fritschi

Responsable de la Centrale des donateurs

Vos questions nous intéressent !

Qu'avez-vous toujours voulu savoir au sujet de la Rega ? Envoyez-nous votre « question posée à la Rega » à l'adresse suivante :

Garde aérienne suisse de sauvetage
Communication
« Question posée à la Rega »
Centre Rega
Case postale 1414
CH-8058 Zurich-Aéroport

Formulaire de contact
www.info.rega.ch

RailAway vous emmène au parc aquatique, au zoo, aux bains thermaux, au musée ou en balade. Quels que soient vos goûts, RailAway propose l'offre qu'il vous faut. Plus d'informations à votre gare ou sur www.cff.ch/loisirs.

PRESTATIONS COMPLÉMENTAIRES À PRIX RÉDUIT.
VOYAGE EN TRAIN
JUSQU'À **20%***
DE RÉDUCTION

* Offre combinée RailAway Papillorama Chiètres avec 20% de réduction sur le voyage en train jusqu'à Kerzers Papillorama ainsi que l'entrée à prix réduit (10%). Offre valable du 1.11.2011 au 31.3.2012.

RailAway

Destination loisirs – Mettez vos envies sur les rails.

REGA SPÉCIAL KIDS

Jeu des dix erreurs

La Rega prend soin de ses plus jeunes patients en toute sécurité. Ils sont en effet transportés bien au chaud dans un incubateur fixé dans l'hélicoptère de sauvetage ou l'avion-ambulance. Notre dessinateur Joggi a glissé dix erreurs en recopiant ce dessin. Sauras-tu les retrouver ?

Solution du magazine n° 76 :

Retrouve les dix erreurs sur notre site Internet www.1414.rega.ch



© Illustration : Joggi / Peter Jost

Concours

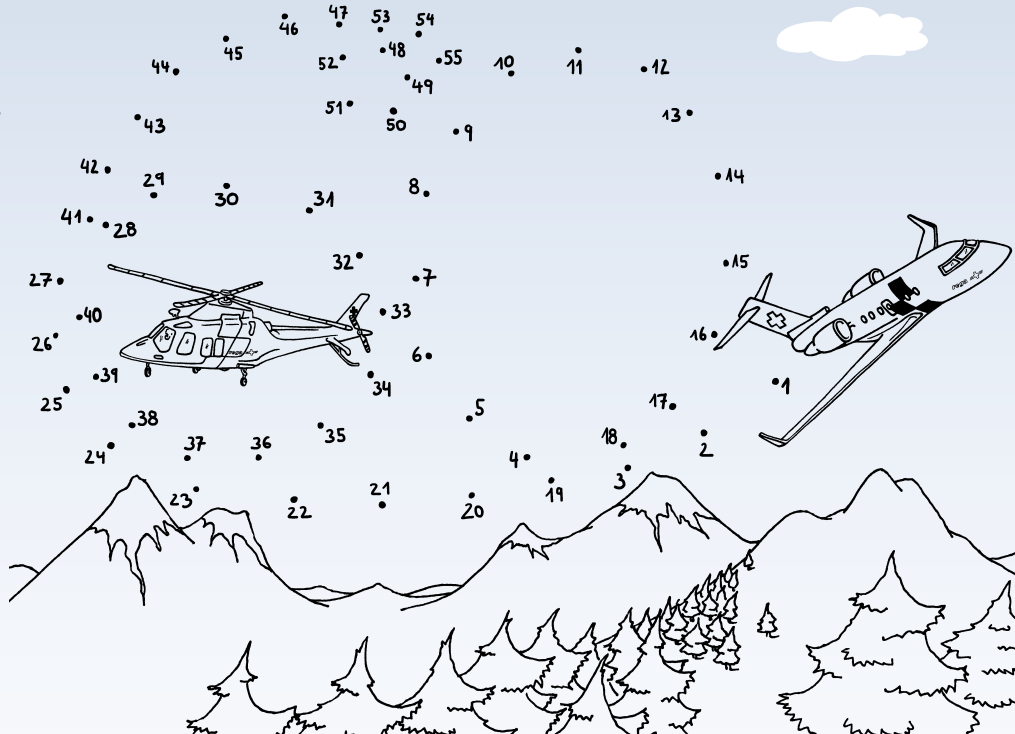
Relie les numéros entre eux et tu trouveras la réponse à la question suivante :

Que dessine l'avion-ambulance Rega dans le ciel et qu'est-ce que cela signifie ?

Envoie ta réponse par carte postale d'ici au 20 décembre 2011 à :

Rega Base de Lausanne
« Quiz » Magazine des donateurs 1414
Route de Romanel 33
1018 Lausanne

Parmi les bonnes réponses, la Rega tirera au sort dix gagnants qui recevront chacun un modèle réduit d'avion-ambulance Challenger CL 604 d'une valeur de CHF 29.-



© Illustration : Fides Friedeberg

Solution du magazine n° 76 : La bonne réponse était B – l'Eurocopter EC 145. Une attaque au laser mettait en danger l'hélicoptère de sauvetage de la Rega.

Voici les gagnants des paires de jumelles : Debora Blickenstorfer, Adelboden ; Hugo Bonnet, Neuchâtel ; Kay Büttel, Emmenbrücke ; Gérald Chevalley, Nyon ; Miriam De Luigi, Sala Capriasca ; Kevin Guignard, L'Abbaye ; Shano Lichtensteiger, Thalwil ; Adolf Lussi, Stans ; Tizian Omini, Contra ; André Marc Wermelinger, Flühlhi

Félicitations !

Bonne chance !

Intervention en avion-ambulance au cœur de la catastrophe nipponne : une mission pas comme les autres

Vol vers l'inconnu

En mars 2011, le Japon est ravagé par un violent séisme suivi d'un tsunami dévastateur. Alors que l'aide s'organise, un membre de la Chaîne suisse de sauvetage tombe malade, mobilisant la Rega pour un rapatriement. Une mission en forme de saut dans l'inconnu, où la prudence est un impératif de tous les instants.



Aéroport de Misawa : Bruno Maurer, malade, est embarqué à bord de l'avion-ambulance pour être rapatrié à Zurich.

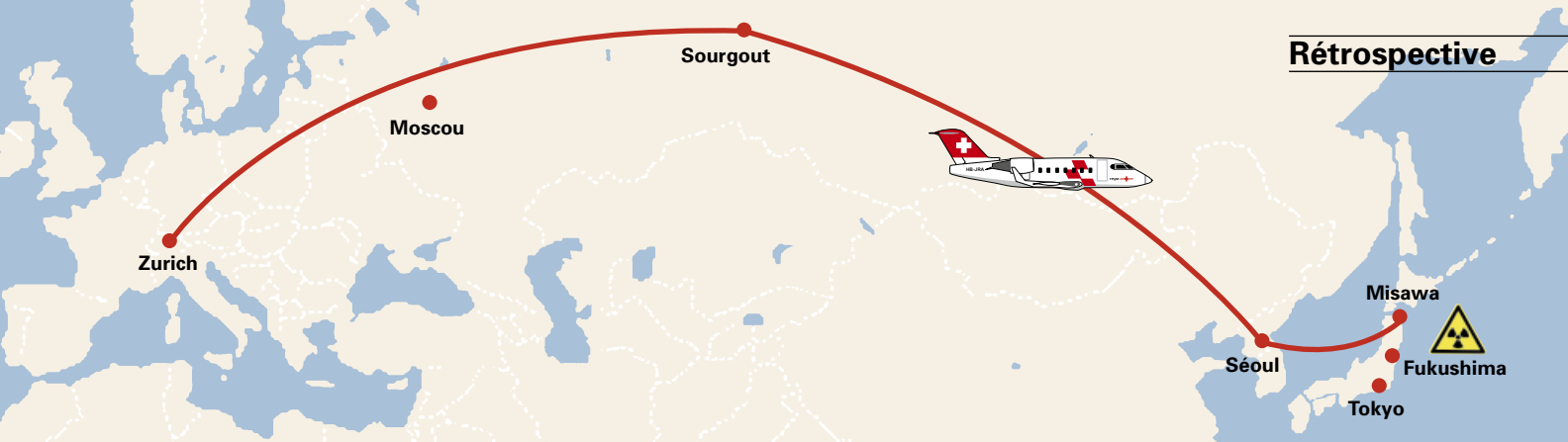
11 mars 2011. Les unes après les autres, les nouvelles tombent : « violent séisme au Japon », « un tsunami de 10 mètres », « accident nucléaire ». Petit à petit, de plus en plus de détails nous parviennent sur le plus fort tremblement de terre jamais enregistré dans l'archipel.

Alors que le désastre s'amplifie, les médias commencent à se tourner vers la Rega : Pensez-vous vous rendre sur place ? La Rega ira-t-elle chercher des patients au Japon ? Notre réponse : pour le moment, la Rega n'a pas connaissance de cas de patients devant être rapatriés et ce même après plusieurs jours. Cependant, dès le 12 mars – lendemain de la catastrophe –, une équipe du Corps suisse d'aide humanitaire (CSA) s'envole pour le Japon. Peu avant le décollage, le Dr Jürg Koller note le numéro d'alarme de la Rega pour les urgences à l'étranger : +41 333 333 333. Bien sûr, il connaît déjà ce numéro, mais on ne sait jamais... En effet, quelques jours plus tard, il a la centrale d'intervention au bout du fil : l'urgence n'est pas directement liée à la catastrophe, elle concerne l'un des membres de l'équipe CSA, Bruno Maurer. Il vient de tomber gravement malade, au mauvais moment, au mauvais endroit. Jürg Koller assure

les soins tout en restant en contact étroit avec les médecins de la centrale d'intervention. Son patient, victime d'une dangereuse inflammation dans la région abdominale (sigmoïdite perforée), est hospitalisé hors de la zone contaminée et va devoir être opéré. Pas question pour l'heure de faire appel à l'avion-ambulance : la Rega ne pourra rapatrier Bruno Maurer qu'une fois ce dernier jugé transportable.

De nombreux points d'interrogation

C'est le cas le vendredi 18 mars, soit une semaine après le séisme : il est l'heure désormais d'organiser le vol vers l'inconnu. « L'inconnu », c'est la situation au Japon – plus précisément dans la région de Fukushima – susceptible d'évoluer à tout moment. Que faire si l'espace aérien se retrouve soudainement fermé ou si le vent commence à pousser les particules radioactives dans la mauvaise direction ? Les chefs d'intervention de la centrale et le dispatcher, responsable du plan de vol, travaillent désormais d'arrache-pied. Et pour cause : il faut encore obtenir une autorisation de



survol de la Russie, organiser le ravitaillement en carburant, savoir où l'équipage passera la nuit et trouver un aéroport pour atterrir au Japon. Inhabituelle, cette opération exige de ce fait une préparation intensive. Les chefs d'intervention et l'équipage de l'avion-ambulance prennent alors diverses mesures de précaution, l'objectif étant de réduire au maximum le temps passé sur le sol japonais. Face aux nombreuses incertitudes que comporte cette mission, décision est prise de dépêcher, outre le médecin et l'infirmière, le plus grand nombre de pilotes, à savoir quatre. Ils pourront ainsi se relayer de manière à respecter les plages de repos réglementaires. En effet, il est encore difficile de savoir si les différentes étapes du vol se dérouleront comme prévu, c'est-à-dire pour l'aller : survol de la Russie avec ravitaillement à Sourgout, cap sur la Corée du Sud et nuit à Séoul, enfin, direction le nord du Japon pour la dernière étape du trajet.

Réévaluer la situation en permanence

Le coup d'envoi de la mission est donné le vendredi soir, à 22h, à l'aéroport de Zurich-Kloten. Quatorze heures plus tard, l'équipage se pose à Séoul - en Corée du Sud - où il va observer le temps de repos adéquat, avant de repartir vers le Japon. En contact régulier avec les dispatchers de la centrale d'intervention, les pilotes gardent en permanence un œil sur les prévisions météo et sur l'évolution du vent. Ils surveillent de près les niveaux de radioactivité relevés dans la zone sinistrée autour de Fukushima. Par chance, le vent éloigne les particules contaminées. Avant le départ de Séoul, les réservoirs

De retour du Japon: Urs Nagel, pilote en chef de la Rega, est soumis à un test de radioactivité.



sont remplis au maximum. En effet, personne ne sait s'il sera possible de se ravitailler en kérosène dans le nord du Japon. S'ensuit un vol d'environ deux heures, la plupart du temps au-dessus de la mer. Par la suite, l'avion-ambulance de la Rega se pose à l'heure prévue sur la base aérienne américaine de Misawa, une localité située à 400 km au nord de Fukushima. Avant de pouvoir ouvrir les portes, l'équipage doit attendre que les militaires américains vérifient le niveau de radioactivité de l'appareil. Pendant ce temps, soumis eux aussi à un contrôle de radioactivité, Bruno Maurer et Jürg Koller attendent dans une ambulance. Tout est en ordre. Le médecin de la Rega s'entretient avec son homologue, puis le malade est transféré à bord de l'avion-ambulance. Une bonne heure après son arrivée, l'équipage décolle vers la Suisse.

La sécurité jusqu'au bout

Le retour se déroule lui aussi sans incident. Le médecin de l'équipe CSA a fait du bon travail et a tout mis en œuvre pour que



Même dans les réacteurs de l'avion-ambulance: aucune trace de radioactivité!

son collègue reçoive le meilleur traitement possible. Tout le monde à bord est ravi de voir que Bruno Maurer se porte maintenant beaucoup mieux, alors qu'il y a quelques jours à peine, son état de santé restait préoccupant. Néanmoins, l'équipe médicale de la Rega continue de s'occuper très attentivement de son patient. Après plus de douze heures de vol et un nouveau ravitaillement à Sourgout, l'avion-ambulance atterrit le lundi 21 mars 2011, à 17h07, à Zurich. La mission n'est pourtant pas complètement terminée : les portes de l'appareil ne pourront être ouvertes avant que les employés de SR Technics aient procédé aux mesures de radioactivité auxquelles sont soumis tous les avions revenant du Japon. Au même moment, des spécialistes de l'Institut Paul Scherrer contrôlent les six membres d'équipage de la Rega, le patient, le médecin du CSA, les bagages et les instruments médicaux. Aucune anomalie n'est constatée. Dehors, les ambulanciers peuvent alors prendre en charge Bruno Maurer. C'est ainsi que cette plongée dans l'inconnu s'achève consciencieusement et en toute sécurité. Voilà l'équipage Rega riche d'une nouvelle expérience pas comme les autres.

Ariane Güngerich

Mieux vaut prévenir que guérir



Avec l'augmentation de notre propension à voyager, une nouvelle affection appelée thrombose du voyageur ou « syndrome de la classe économique » est apparue ces dernières années. Elle est due à la position assise, jambes repliées à angle droit, dans un espace exigu pendant de longs trajets – en avion, bus, train ou moto –, couplé à un manque d'hydratation ainsi qu'à une certaine prédisposition. Olivier Seiler, médecin-chef adjoint de la Rega, revient sur cette affection et nous livre quelques conseils pour en diminuer le risque.

Les premiers signes d'une thrombose ? Une sensation de lourdeur et de tension dans la jambe, suivie de douleurs en position debout et lors de la marche. De plus, des enflures et une coloration cutanée bleuâtre peuvent se manifester. En effet, la compression des jambes en position assise ralentit le reflux sanguin et favorise la formation de caillots de sang – appelés thrombus –, principalement dans les veinules puis les veines de la musculature des mollets. Dans les cas à risque, le thrombus peut se détacher et – emporté par la circulation sanguine veineuse jusqu'à l'artère pulmonaire – obstruer les vaisseaux pulmonaires, provoquant ainsi une embolie pulmonaire. L'essoufflement et/ou des douleurs thoraciques aiguës sont les symptômes de cette pathologie souvent fatale. En cas de suspicion de thrombose, consultez immédiatement un médecin qui vous prescrira le traitement adéquat.

Evaluation des risques avant le voyage

Il est souvent difficile voire impossible de se faire soigner durant le voyage (pas de médecin sur place, manque de remèdes). C'est pourquoi la prévention joue un rôle essentiel dans ce domaine. Ainsi, avant d'entreprendre un déplacement de plus de huit heures en position assise, déterminez quels sont vos facteurs de risque :

- Grossesse et les quatre semaines suivant l'accouchement
- Varices prononcées
- Surpoids (IMC supérieur à 30)
- Immobilisation de la jambe (plâtre, attelle, paralysie)
- Affection cardiaque grave ou cancer avancé
- Thrombose veineuse (phlébite) ou troubles héréditaires de la coagulation
- Prise de contraceptifs ou de substituts hormonaux
- Etat de faiblesse après une intervention chirurgicale importante
- Plus de 60 ans

Pour plus de sécurité, consultez votre médecin. Il pourra vous conseiller et, le cas échéant, vous prescrire un anticoagulant et vous montrer comment utiliser une telle seringue.

Bouger pour se protéger

Notons tout de même que la thrombose du voyageur est une affection relativement rare. En observant quelques principes simples pendant les longs déplacements, vous en diminuerez encore les risques : évitez de rester assis ou debout trop longtemps, bougez souvent vos pieds, balancez les jambes, essayez si possible de surélever vos jambes pendant un moment et faites les cent pas toutes les heures. Buvez également suffisamment de boissons non alcoolisées et modérez votre consommation de café. En cas de besoin avéré, utilisez des bas de contention de classe 1 ou 2.

Nous vous souhaitons un bon voyage sans nuages !

Francesco Argenton



Commandez la brochure gratuite sur :
www.swissheart.ch/leshop

Concours de dessin de la Rega

Les heureux gagnants

Dans son dernier magazine des donateurs, la Rega a lancé un concours de dessin pour les enfants. Les trois gagnants sont aujourd'hui désignés : leurs dessins orneront bientôt l'un des sacs de la Rega.

Plus de 800 enfants ont participé à notre grand concours de dessin du mois de juin dernier. Le choix des douze finalistes était difficile parmi ces œuvres toutes plus colorées et remarquables les unes que les autres. Formé de René Prêtre, cardiologue pédiatrique et Suisse de l'année 2009, Samantha Taha, présentatrice à la radio télévision suisse alémanique, Roland Schwab et Ueli von Allmen, chansonniers bernois pour enfants, Samuel Glättli, illustrateur et dessinateur de B. D., et Wanda Bühler, représentante de la Rega – notre jury nous a été d'une aide précieuse.

Les œuvres des douze finalistes publiées sur www.rega.ch, pendant deux semaines, ont laissé le temps aux internautes de sélectionner les trois dessins primés : ils orneront les sacs et cartes postales destinés à marquer le jubilé de la Rega l'an prochain.

Les trois heureux gagnants sont : Célia, 7 ans (Onex), Jeff, 7 ans (Court) et Celine, 11 ans (Haag). Félicitations !

Fin août, lauréats(-es) et finalistes ont pu visiter le Centre Rega de l'aéroport de Zurich en compagnie de leur famille ; l'occasion pour eux de retirer leur prix à la boutique Rega. De plus, ils se sont retrouvés aux premières loges pour admirer l'hélicoptère de sauvetage rouge et blanc ainsi que l'atterrissage d'un avion-ambulance de la Rega. La visite du hangar restera gravée dans la mémoire de ces artistes en herbe.


Les œuvres des douze finalistes figurent dans notre calendrier mural 2012, disponible sous www.shop.rega.ch. Quant aux cartes postales et sacs ornés des trois dessins primés, ils seront disponibles lors de diverses manifestations organisées dans le cadre du jubilé.

Wanda Bühler



« Depuis 60 ans, l'air c'est la terre de la Rega » : le titre du dessin de Sebastian, finaliste de notre concours âgé de 12 ans, vise en plein dans le mille. C'est le 27 avril 1952 à Douanne, au bord du lac de Biemme, que la Garde aérienne suisse de sauvetage est fondée. Un premier jalon est ainsi posé en vue de la professionnalisation du sauvetage aérien suisse. 60 ans plus tard, la Rega souhaite remercier ses quelques 2,3 millions de donatrices et donateurs pour leur fidélité exemplaire.

Dans le cadre de notre jubilé, ne manquez pas, entre autres, les festivités de fin avril 2012 au Centre Rega de l'aéroport de Zurich ainsi que diverses journées portes-ouvertes dans plusieurs bases du Plateau.

 Pour obtenir les dernières nouvelles sur le jubilé, nos activités et nos manifestations, rendez-vous sur : www.60Jahre.rega.ch



Le jury (de gauche à droite) présente les œuvres des douze finalistes: Samuel Glättli, Wanda Bühler, Roland Schwab, Ueli von Allmen, René Prêtre, Samantha Taha



Sauvetage d'un parapentiste sur les hauts de Leysin

20 ans après...

Avec plus de 12 000 vols au compteur, Marc-Eric Pantillon est un parapentiste de référence en Suisse romande. En tant que pilote instructeur, il a formé de nombreux élèves dans son école de vol libre, dont Daniel Enggist, aujourd'hui sauveteur professionnel. Lors d'un sauvetage de la Rega, leur destin se croise à nouveau après plus de 20 ans...



En famille: Marc-Eric partage sa passion du parapente avec sa fille Julie (20 ans), ici sur la photo, et son fils Valentin (22 ans).

Marc-Eric est un véritable pionnier : voilà près de 30 ans qu'il se laisse porter par les vents avec passion. En cet après-midi du 24 avril 2010, il décolle du sommet de la Berneuse, seul à bord. Montant jusqu'à 2500 mètres d'altitude, Marc-Eric survole la région de Leysin : « Les courants ascendants chauds me permettaient de rester en l'air et de prendre de l'altitude. Les conditions thermiques étaient bonnes mais l'air plutôt turbulent ». Dans de telles conditions, il faut de l'expérience pour se faire plaisir. Ça tombe bien, Marc-Eric en a à revendre : à 54 ans, il a passé plus de la moitié de sa vie en l'air !

Choc à l'atterrissage

Marc-Eric décide de se poser sur un pâturage, dans les hauts de Leysin. « En frôlant le sol lors de l'atterrissage, à près de 30km/h, mon fessier a percuté un caillou ». La collision est violente, Marc-Eric est groggy. Son équipement rembourré amortit fort heureusement l'impact. « J'ai pris une sacrée sonnée ce jour-là ; j'étais sous le choc ». Tombé sur le côté, il décide alors de ne plus bouger d'un centimètre : « J'ai tout de suite senti que j'étais touché au dos et, dans ces cas-là, le moindre mouvement peut avoir des conséquences dramatiques ». Il appelle alors sa femme, Christine, à l'aide de son téléphone portable qu'il a toujours avec lui. Au même moment, des promeneurs témoins de l'accident s'approchent pour lui porter secours, notamment un étudiant de l'École Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL) où Marc-Eric travaille comme technicien hydraulique en génie civil. « Un heureux hasard », se dit-il. Muni d'une fonction GPS sur son smartphone, le jeune homme appelle la Rega et transmet à la Centrale d'intervention les coordonnées exactes du lieu de l'incident*. En attendant l'arrivée des secours, le groupe de randonneurs effectue les premiers gestes adéquats pour

sécuriser le site : détacher le parapente du dos de Marc-Eric et remballer la voile en boule pour éviter que le souffle de l'hélicoptère gonfle le parapente et emporte le blessé.

Retrouvailles en terrain difficile

Quelques minutes plus tard, l'équipage de la base Rega de Lausanne – piloté par Laurent Riem – atterrit 40 mètres plus haut, sur un replat. Daniel Enggist, sauveteur professionnel à bord ce jour-là, se souvient : « J'ai tout de suite reconnu Marc-Eric. Il a d'ailleurs toujours été une référence en matière de vol libre pour moi ». Voilà 20 ans que les deux compères ne se sont plus vus ; ils sont néanmoins toujours restés au courant de leur parcours de vie respectif. « Je savais qu'il était devenu sauveteur à la Rega ; je n'aurais pourtant jamais imaginé qu'on se retrouve dans de telles circonstances », raconte Marc-Eric. De pilote, il doit alors changer ses habitudes et se laisser, pour une fois, guider par d'autres et notamment par son ex-élève : « C'était un beau clin d'œil de la vie de tomber sur Daniel ! ». Le moment est intense, pour l'un comme pour l'autre.

Au niveau de la prise en charge du blessé, il s'agit alors de le sortir de sa sellette. Accompagné du médecin Rega Peter Träger, ils décident de le treuiller à l'aide du sac de sauvetage « Jungfrau » jusqu'au replat au-dessus : « Ce sac de sauvetage spécifique permet une évacuation en position couchée en protégeant parfaitement la colonne vertébrale », explique Daniel Enggist. Une fois installé



Emus: Marc-Eric et Daniel se souviennent de leurs retrouvailles lors d'un sauvetage de la Rega.

dans l'hélicoptère, Marc-Eric est alors transporté jusqu'au Centre hospitalier universitaire vaudois (CHUV) ; il y restera une semaine pour deux vertèbres lombaires compressées et un poignet cassé.

Voler, une aventure humaine avant tout

Le port d'un corset tout comme la rééducation physique sur plusieurs mois ont permis à Marc-Eric de retrouver toutes ses facultés. Il mise cependant sur la prudence : « Savoir voler, c'est aussi savoir éviter les risques inutiles et ne pas chercher l'exploit à tout prix ». Aujourd'hui, il vole à nouveau, le plus souvent en biplace : « C'est quand la passion de voler se partage qu'elle est la plus belle » !

Adrienne Prudente

* Depuis février 2011, l'application en cas d'urgence pour smartphone « iRega » permet une transmission instantanée des données de géolocalisation à la Centrale d'intervention de la Rega.

« Héros des airs »

L'air, c'est mon élément. Des tremplins de saut à ski au parachutisme en passant par mes vols avec la patrouille Breitling, l'air me procure un sentiment de liberté unique. Malheureusement, l'atterrissage arrive toujours bien trop vite...

Dans notre discipline, les journalistes et les fans nous qualifient souvent de « héros des airs ». Nous avons beau ne planer que quelques secondes, nous caressons de relativement près le rêve d'Icare : voler. Maintenus en l'air uniquement grâce à nos skis et notre corps revêtu d'une combinaison, nous éprouvons l'extraordinaire sensation de voler. Le vent et la vitesse offrent des émotions à nulle autre pareille.

Avec des sauts aériens de plus de 240 mètres, le vol à ski impressionne les spectateurs. Quant à la tournée des quatre tremplins, organisée en Allemagne et en Autriche lors des fêtes de fin d'année, elle émerveille des dizaines de milliers de spectateurs et des millions de téléspectateurs. Du côté suisse, Einsiedeln accueille chaque année le Grand Prix d'été en août et Engelberg une épreuve de coupe du monde en décembre. Venez-y et laissez-vous gagner par le virus du saut à ski !

En compétition, ma concentration extrême ne me permet pas toujours de savourer la sensation de voler. Au contraire du parachutisme où il est nettement plus facile de « prendre l'air », c'est l'impulsion au moment de l'envol qui est importante en saut à ski. En parachutisme, on revient toujours au point de départ, que l'on se laisse planer tranquillement ou que l'on choisisse de tester différentes figures. Mais cette discipline requiert aussi de la concentration, autant à l'ouverture du parachute qu'à l'atterrissage. C'est justement cette grande diversité d'exigences qui me plaît particulièrement.

Avec quatre titres olympiques, deux de champion du monde et vingt épreuves de coupe du monde à mon palmarès, je pourrais très bien mettre un terme à ma carrière. Je suis en effet déjà un petit « héros des airs ». Mais le saut à ski me procure tellement de plaisir que j'ai décidé de continuer à m'élancer des tremplins aux quatre coins du globe. Le saut à ski, c'est le plus beau métier du monde ! Quand je me prépare pour un saut d'entraînement au sommet du tremplin d'Einsiedeln par une magnifique journée d'été, je m'arrête souvent un instant pour profiter de la vue sur les montagnes, de l'Etzel jusqu'au Mythen. Un tel lieu de travail, c'est le rêve !

Mais pour moi, les véritables « héros des airs » sont les pilotes de la Rega. Voler au secours des blessés sur une paroi escarpée ou dans des conditions extrêmes, c'est vraiment de l'héroïsme. En pleine nature, il n'y a pas d'anémomètre pour mesurer la vitesse du vent, et il faut faire appel à son expérience et à ses connaissances pour évaluer la situation en une fraction de seconde. Les sauveteurs doivent toujours être sur le qui-vive : l'important pour eux, c'est de sauver des vies humaines et non de décrocher une médaille. Ces pilotes et médecins prodiguent des gestes d'urgence salvateurs, tout en facilitant un transport rapide vers l'hôpital le plus proche.

Nous, les sportifs, nous courons toujours le risque de nous blesser. En saut à ski, les chutes sont certes rares et peu dangereuses grâce à la pente de la piste de réception, mais nous ne sommes jamais à l'abri d'un accident. Heureusement, je n'ai encore jamais dû faire appel aux services de la Rega. Pour moi et mes collègues de Swiss-Ski, il est toutefois très rassurant de pouvoir compter sur un partenaire aussi solide. L'an dernier, après une chute au Canada, la skieuse Nadia Styger a ainsi pu bénéficier d'un rapatriement simple et rapide. Idem pour les entraîneurs de l'équipe junior de ski alpin qui ont eu recours à l'expérience de la Rega après un accident de voiture en Scandinavie.

Pour mener à bien leurs missions, les équipages de la Rega sont tributaires de nos contributions. Si je suis donateur, ce n'est pas seulement en prévision d'un accident, mais aussi par solidarité avec les personnes en détresse qui pourront ainsi être secourues.

Un grand merci aux « héros des airs » de la Rega pour leur engagement quotidien !



Simon Ammann



Simon Ammann

Spécialiste du saut à ski
Double champion olympique
Vancouver 2010
Double champion olympique
Salt Lake City 2002

Des jeunes disparaissent en montagne – le pays tout entier retient son souffle

1965, huit scouts en détresse sauvés

Ce qui devait être une simple randonnée à ski vire au cauchemar, plusieurs jours durant, pour une troupe de scouts zurichois. Pendant une semaine, ils se retrouvent bloqués dans une cabane du Club alpin suisse (CAS), coupés du monde. Les émotions de leur famille vacillent entre peur et espoir. Une mésaventure qui se terminera bien, grâce au bon sens des jeunes gens et à un sauvetage par hélicoptère.





Sauvés par hélicoptère : les scouts sont soulagés.



Le silence des montagnes qu'ils sont venus rechercher pèse lourd à présent. Les huit scouts d'Horgen et d'Oberrieden, en ce dimanche de Pâques du 18 avril 1965, prennent conscience qu'ils resteront bloqués pour une durée indéterminée dans la cabane Etzli, dans le canton d'Uri. La tempête a fait rage toute la nuit, et la neige, qui a déjà atteint un demi-mètre de hauteur, continue de tomber, inexorablement. Le lundi de Pâques, les jeunes gens renoncent à redescendre dans la vallée au vu de cette neige fraîche et des températures douces. Une décision judicieuse mais lourde de conséquences. En effet, personne ne sait s'ils sont parvenus à la cabane ou s'ils ont été emportés par une avalanche durant leur ascension. Les jours suivants, aucun vol de reconnaissance ni aucune opération de sauvetage n'est possible en raison de la météo. Dans les familles, l'incertitude quant au sort des adolescents devient insupportable.

La météo, source de malentendus

Le Samedi saint, le temps est au beau fixe. La troupe de scouts se met en route depuis

Bristen, dans le Maderanertal, vers la cabane Etzli, sac au dos et skis aux pieds pour une randonnée de trois jours. C'est du moins ce qui est prévu. Cependant, du fait des mauvaises prévisions météo pour les jours à venir, le gardien de la cabane suppose que l'excursion est annulée et il redescend dans la vallée en hélicoptère.

Là-haut, les scouts trouvent alors une cabane vide et froide. Le bois de chauffage manque et la nourriture apportée deux semaines plus tôt est stockée sous clef, dans la réserve. Ils attendent deux jours avant d'oser « fracturer » la porte pour chercher leurs provisions. Toutefois ce qui les tourmente le plus, c'est de ne pas pouvoir informer et donc rassurer leurs familles. Il n'y a pas de téléphone dans la cabane ; sans oublier que le téléphone portable est loin d'exister à l'époque.

Un petit transistor comme seule source d'information

L'un des pères des scouts avait interdit à son fils d'emporter son transistor ; une aubaine que ce dernier lui ait désobéi ! Aux informations de Radio Beromünster, les scouts écoutent l'avis de disparition, les reportages sur l'abandon des opérations de sauvetage ainsi que sur le tourment de leurs parents. Les appels réitérés de l'émetteur national les conjurant de ne surtout pas essayer de rentrer par leurs propres moyens leur parviennent. De toute manière, l'idée ne leur serait pas venue à l'esprit. Un mur de neige de quatre mètres de haut s'est entassé devant la cabane. Les scouts passent ainsi les cinq jours suivants au rythme des émissions de radio et des parties de jass. Ils n'ont pas peur mais aimeraient dire à leurs proches qu'ils sont en sécurité. L'idée de bricoler un émetteur à partir du petit transistor tourne court.

Un écho médiatique énorme – des opérations de sauvetage infructueuses

L'intérêt de tous les médias nationaux pour ce fait divers est sans limite ; tous les jours, ils rendent compte du « drame des montagnes ». Les habitants de la région, les sauveteurs et surtout les familles sont en permanence sous pression.





CONSEIL POUR VOS VACANCES:
**EMPORTEZ
SIMPLEMENT
VOTRE SANTÉ
AVEC VOUS!**

Inscrivez-vous
maintenant
gratuitement

MIEUX VOYAGER AVEC EVITA

Vous pouvez à présent enregistrer électroniquement les données pertinentes sur votre santé et votre voyage. Vous avez ainsi un accès Internet sécurisé à vos informations médicales les plus importantes à tout moment et partout dans le monde. www.evita.ch

evita 

Mon dossier de santé en ligne

Les tentatives de la police, des colonnes de secours du CAS et des hélicoptères pour parvenir à la cabane échouent des jours durant, en raison du mauvais temps. La garde aérienne suisse de sauvetage est quant à elle impuissante depuis sa centrale d'intervention de Sedrun : les hélicoptères restent cloués au sol en raison du brouillard. Le jeudi, on peut lire à la une du «Blick» : «Aucune trace !».

Ils sont en vie !

« Information importante. Nous avons atteint la cabane Etzli. Tous les scouts disparus sont dans la cabane et se portent bien. » Le message radio lancé jeudi 22 avril à 12h34 par Pius Condrau, responsable de sauvetage du CAS, fait sauter de joie les parents et les proches restés à Bristen. La nouvelle se répand dans tout le pays comme une traînée de poudre. Le vendredi, le «Blick» titre en grandes lettres rouges : «Ils sont en vie !»

Le lendemain, l'effort soutenu des sauveteurs est récompensé grâce à la réussite d'une opération aérienne périlleuse. Helmut Hugl, pilote d'hélicoptère chez Heliswiss, qualifiera plus tard l'approche et l'atterrissage près de la cabane



Tout va très vite : la colonne de secours mène les scouts à l'hélicoptère.

de véritable « numéro d'équilibriste aérien ». A Sedrun, les parents peuvent enfin serrer leurs enfants dans leurs bras. Le plus jeune des scouts, qui deviendra par la suite pilote de l'armée, raconte : « C'est comme si c'était une seconde naissance pour moi. Peut-être que pendant ces quelques jours, nous sommes tous devenus un peu plus adultes. »

« Nous avons besoin d'aide » : c'est le signal lancé au pilote à travers le brouillard.

Walter Stünzi





Rega : 60 ans de relations privilégiées

En 2012, la Rega fêtera ses 60 ans d'existence. Un anniversaire qu'elle ne pourrait célébrer sans la contribution de ses donatrices et donateurs. Nous vous remercions de tout cœur de votre soutien si précieux.

Que ce soit pour signaler un changement de situation familiale, un déménagement dans le village voisin, l'arrivée d'un heureux événement ou tout simplement pour poser une question concernant votre affiliation : contactez-nous. Ces informations nous permettent de tenir à jour vos données personnelles.

C'est pour nous un plaisir de vous compter parmi nos donatrices et donateurs !

Avis de modification
www.info.rega.ch



24h/24

Questions/précisions
0844 834 844



Lu-ve
8h30-12h / 13h-16h30

Devenir donateur
www.rega.ch



24h/24

Comment joindre la Rega ?

Numéro d'alarme en Suisse
1414

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

Centrale des donateurs
Tél. 0844 834 844,
fax 044 654 32 48
www.rega.ch ou
www.info.rega.ch

Boutique Rega
Tél. 0848 514 514,
fax 0848 514 510
www.shop.rega.ch

Centrale téléphonique
044 654 33 11

Adresse pour toutes questions
www.info.rega.ch

Pour s'abonner au bulletin Rega en ligne
www.newsletter.rega.ch

N'hésitez pas à prendre contact avec nous, par téléphone ou par voie électronique.

René Fritschi
Responsable de la Centrale des donateurs

