

REGA

Numéro 80, juin 2013

Magazine des donateurs de la Garde aérienne suisse de sauvetage

rega 

Missions en Suisse
Un hélitreuillage sur le fil...

Partenaires
De précieux alliés pour la Rega

Gros plan
Le Tessin, eldorado du canyoning





4 Missions en Suisse

Un hélicoptère sur le fil...

Tous les membres d'équipage de la Rega gardent en mémoire certaines missions et patients, dont le sort les préoccupe longtemps encore après le sauvetage.

8 Missions à l'étranger

Des podiums à l'avion-ambulance

10 Coulisses de la Rega

Le tour du monde en sept jours

12 Partenaires

De précieux alliés pour la Rega

Pour porter secours aux personnes en danger, une coordination parfaite entre les diverses organisations de sauvetage est nécessaire.

14 Prévention

Le sauveteur, un maillon clé de la chaîne de secours

16 Illustration

A la recherche des disparus

18 Rétrospective

Retour in extremis à la vie

20 En bref

Un entraînement optimal pour les pilotes de la Rega

22 Portrait

Une vie dédiée aux patients et aux animaux

23 Gros plan

Le Tessin, eldorado du canyoning

Le canyoning conjugue à la fois montagne et sport aquatique. Le Tessin fait figure d'eldorado pour cette discipline fascinante, mais non sans risque.

25 Le coin des enfants

Jeu des dix erreurs et concours

27 Invité

Markus Ryffel : au-dessus des nuages

28 Histoire

Entraînement musclé à la Royal Air Force

31 Romandie

Le caisson aux milles vertus des HUG

32 Donateurs

Un système unique au monde

0844 834 844

Le numéro d'appel des donatrices et donateurs

Pour joindre la Rega : voir page 32

Couverture :

Le sauveteur professionnel hélicoptère le médecin urgentiste et le spécialiste du CAS vers le patient

Conseil de fondation

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

Direction

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

Impressum

Magazine des donateurs de la Garde
 aérienne suisse de sauvetage 1414
 Numéro 80, juin 2013
 Tirage 1,71 millions

Editeur

Communication Rega
 Case postale 1414
 8058 Zurich-Aéroport
 www.rega.ch
 Compte postal 80-637-5

Rédaction

Sascha Hardegger, rédacteur en chef
 Ariane Güngerich, direction
 Philipp Keller, iconographie
 Karin Hörhager
 Wanda Pfeifer

Collaboration

Walter Stünzi
 Federica Mauri
 Stéphanie Spiess

Édition française

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

Photos

Archives Rega (p. 5, 9–12, 14, 20, 28–30)
 Philipp Keller (p. 9, 11, 19–22, 29)
 Martin Rindlisbacher (p. 1–3)
 Juanito Ambrosini (p. 2, 23)
 Rick Maurer (p. 4, 5)
 Karin Hörhager (p. 6)
 Helga Leistriz (p. 8, 9)
 Yvonne Horisberger (p. 10)
 Anne-Lise Stuby (p. 10)
 Andy Siegenthaler (p. 11)
 Jacques-André Dévaud (p. 12, 14)
 Patrick Sieber (p. 13)
 ARS (p. 15)
 Walter Staudenmann (p. 18)
 Regula Amiet (p. 18, 19)
 Roger Surer (p. 20)
 Gäel Papilloud (p. 20)
 HUG/Julien Gregorio (p. 31)
 © ImagePoint.biz (p. 32)
 ZVG (p. 2, 4, 6, 20, 21, 27)

Production tutto fatto, Zurich

Graphisme Alex Demarmels, Thalwil

Impression/préresse Swissprinters

Reproduction avec indication des sources



Chère donatrice, Cher donateur,

Vous en êtes conscient : la réussite ou l'échec se joue la plupart du temps à un petit détail près. Lors d'une randonnée en montagne, même avec la meilleure préparation, un équipement adapté et de l'entraînement, nous pouvons trébucher à l'endroit le moins dangereux, au moment le plus absurde. Simple malchance pour certains, fatalité pour d'autres : l'inéluctable peut arriver.

En termes plus techniques, on parle de « risque résiduel » pour désigner cet aspect de l'action humaine difficile à appréhender, et sur lequel nous n'avons aucune emprise. Dans la mesure où nous ne parviendrons jamais à déjouer totalement le sort, mieux vaut nous pencher sur ses éventuelles conséquences. Seuls quelques irréductibles se croient à l'abri de tout. Souhaitons-leur d'avoir raison ! Il est toutefois fort à craindre qu'ils se trompent.

Dans le sauvetage aérien, nous ne pouvons pas compter sur le fait qu'il n'arrivera rien. Nous nous entraînons donc pour nous préparer au pire, notamment avec nos partenaires d'intervention sur les lieux d'accident. Ou dans notre nouveau simulateur de vol d'hélicoptère, lequel nous permet de nous exercer à des situations difficiles et dangereuses dans un cadre sécurisé. L'objectif de telles mesures ? S'assurer, qu'en cas d'urgence, tout fonctionne bien et que l'intervention se déroule sans heurt pour le patient, mais aussi réduire au maximum les risques pour nos équipages, les patients et les tierces personnes.

Ce numéro du « 1414 », le magazine des donateurs de la Rega, vous donnera un passionnant aperçu de l'activité aux multiples facettes de la Garde aérienne suisse de sauvetage. Je vous souhaite une bonne lecture et un bel été, sans coup du sort !

Cordialement,

Ernst Kohler,
CEO/Président de la direction

Intervention mémorable

Un hélitreuillage sur le fil...

Les situations perçues comme exceptionnelles par les personnes en détresse font partie du quotidien des équipages Rega. Pourtant, tous leurs membres gardent en mémoire certaines missions et patients, dont le sort les préoccupe longtemps encore après le sauvetage.

11 août 2012. Ciel bleu, températures agréables : une journée idyllique pour Raphael Wyss et Peter Hässig, qui quittent Linthal (GL) à l'aube. Cap sur le Hausstock pour une excursion qui doit préparer Raphael Wyss à son prochain grand objectif : l'ascension de l'Elbrouz, un sommet du Caucase qui culmine à 5642 mètres d'altitude. Ce trentenaire, grand amateur de sports en plein air, n'en est pas à son premier projet du genre : en 2010, il a gravi l'Aconcagua, le plus haut sommet d'Amérique du Sud, à 6962 mètres d'altitude. En 2011, Peter Hässig et lui ont escaladé ensemble le Kilimandjaro.

Raphael Wyss est en parfaite condition physique. Les deux alpinistes progressent rapidement et atteignent le sommet du Hausstock, à 3158 mètres d'altitude, peu après 13h – l'occasion de souffler et de bavarder un peu avec un autre groupe, qui a attaqué l'ascension depuis Elm. Les deux jeunes Suisses expliquent qu'ils avaient initialement prévu de redescendre par Elm, mais que leur voiture est garée à Linthal. L'autre groupe leur propose spontanément de ramener leur véhicule à Elm. Ravis de pouvoir suivre l'itinéraire prévu, Raphael Wyss et Peter Hässig acceptent donc la proposition et entament leur descente vers Elm.

Peter Wyss connaît déjà certaines parties de l'itinéraire, empruntées lors de précédentes excursions, mais la descente se révèle plus difficile



Raphael Wyss (à gauche) et Peter Hässig au sommet

Vue sur le lieu de la chute depuis la place d'atterrissage intermédiaire



que prévu : le sol est glissant, la roche friable. Alpinistes expérimentés, tous deux avancent avec prudence, mais l'accident survient malgré tout : Raphael Wyss glisse sur l'ardoise instable et dévisse de la paroi rocheuse.

« Rega à Rega 12 : chute au Hausstock ! »

Depuis l'endroit où il se trouve, Peter Hässig ne voit pas son compagnon. Il ignore donc comment il va et s'il est encore en vie. Sous le choc, il compose le numéro de la Rega. Par chance, le réseau passe malgré l'altitude. La centrale d'intervention de la Rega reçoit l'alerte peu avant 15h30. L'hélicoptère de sauvetage de la base de Mollis décolle à peine quelques minutes plus tard. Au vu des informations en leur possession, Rick Maurer, pilote, Markus Reichenbach, sauveteur professionnel, et Philipp Stein, médecin



urgentiste, se sont préparés au pire. « Nous savions qu'une personne avait chuté d'environ 60 mètres et que son compagnon se trouvait toujours en haut », se souvient Rick Maurer. Après un bref atterrissage intermédiaire pour faire monter à bord un sauveteur du Club Alpin Suisse CAS, l'équipage arrive sur les lieux de la chute et voit Peter Hässig, toujours sur l'arête. Ce dernier effectue des signes de la main pour indiquer le lieu approximatif de la chute et sa direction.

Les sauveteurs repèrent rapidement Raphael Wyss. Il n'a pas glissé sous les bords du glacier, comme tel est souvent le cas, mais est bien visible sur la surface: un vrai coup de chance ! « A ce moment-là, nous étions contents de l'avoir localisé, mais vu la hauteur de la chute, nous pensions qu'il n'y avait pas survécu », se souvient Rick Maurer. Raphael Wyss met lui-même un terme à cette incertitude en levant le bras, indiquant ainsi aux sauveteurs qu'il est en vie.

Une évacuation retardée par les nuages

L'équipe se prépare à intervenir avec le treuil depuis une place d'atterrissage intermédiaire. L'hélicoptère dépose d'abord le spécialiste du

CAS, qui commence par fixer des dispositifs d'assurage dans la glace : une mesure de sécurité absolument indispensable même dans l'urgence pour assurer sa sécurité, celle du médecin et du patient. Philipp Stein, le médecin urgentiste, descend ensuite jusqu'à Raphael Wyss à l'aide du treuil de sauvetage. Tandis qu'il ausculte le patient, le pilote et le sauveteur professionnel décident de ramener Peter Hässig en sécurité à Elm.

Rick Maurer et Markus Reichenbach reviennent déjà vers la place d'atterrissage intermédiaire lorsque le médecin urgentiste leur signale que Raphael Wyss est prêt pour l'évacuation. « Etant donné la gravité de ses blessures, il fallait prodiguer les premiers soins au patient le plus vite possible. Nous ne pouvions le faire que sur la place d'atterrissage intermédiaire, car sur le glacier, les risques d'éboulement étaient trop importants », explique Philipp Stein. Mais pour Raphael Wyss, la chance semble tourner : des nuages arrivent et empêchent l'évacuation des trois hommes. Plusieurs alternatives sont discutées, dont une évacuation terrestre. Cette dernière n'entre toutefois en ligne de compte qu'en dernier ressort compte tenu des blessures et de la perte de temps induite. L'équipe décide ainsi

Premiers soins en haute montagne



d'attendre quelques minutes en espérant qu'une éclaircie dans le rideau de brouillard permette une évacuation rapide. Conscients de l'état critique du blessé, l'attente tourne à l'épreuve de patience pour ces hommes avertis.

Un hélitreuillage emprunt de bravoure

« Lorsque le brouillard s'est levé juste au-dessus du lieu de l'accident quelques minutes plus tard, nous avons tous été soulagés d'un grand poids. Mais nous savions qu'il fallait faire vite, car les conditions pouvaient rapidement se dégrader à nouveau », raconte Markus Reichenbach, chef de la base de la Rega à Mollis. Après avoir consciencieusement considéré tous les paramètres, Rick Maurer et Markus Reichenbach, les deux sauveteurs expérimentés, décident de passer outre les normes de la Rega et d'hélitreuiller les trois personnes en même temps. Une décision judicieuse, car le brouillard s'est refermé sur le lieu de l'accident juste après leur arrivée sur la place d'atterrissage intermédiaire.

Là, le médecin urgentiste et le sauveteur professionnel travaillent d'arrache-pied pour stabiliser l'état du patient, grièvement blessé. Raphael Wyss est ensuite transporté directement à Zurich,



De gauche à droite : Rick Maurer, Raphael Wyss et Philipp Stein au Centre Rega

C'est bon pour le moral : fan de hockey sur glace, Raphael Wyss reçoit la visite de Mathias Seger, capitaine du ZSC Lions

où l'équipe de la base de Mollis le confie aux spécialistes de l'hôpital universitaire. Quelques minutes plus tard, les sauveteurs de la Rega sont de nouveau à bord de l'hélicoptère, en partance pour leur mission suivante.

Un pénible retour à la normalité

Pour Raphael Wyss, le retour à la vie normale est long : il lui faudra sept opérations, trois semaines en soins intensifs à l'Hôpital universitaire de Zurich, puis douze autres au centre de rééducation de Bellikon. Quatre mois après l'accident, il se rend au Centre Rega de l'aéroport de Zurich. Rick Maurer, Markus Reichenbach et Philipp Stein ont régulièrement pris de ses nouvelles et sont ravis de le revoir sur ses deux jambes, même s'il a encore besoin de béquilles. Tous échangent leurs souvenirs de cette mission hors du commun autour d'un café. Pour Raphael Wyss, une chose est sûre : « Si je suis en vie aujourd'hui, c'est grâce à la Rega, à ma condition physique et, surtout, à ma bonne étoile »

L'équipe de la Rega n'est pas près d'oublier cette mission non plus : « Pour nous tous, ce sauvetage a été unique. Tout a fonctionné à merveille. Ce genre de mission reste en mémoire et rend cette rencontre particulièrement émouvante », confesse Rick Maurer avant de poser pour la photo souvenir.

Karin Hörhager



Tant qu'il ne saura pas voler,
vous pourrez compter sur la Rega.



Devenez donateur: www.rega.ch



Lorsqu'un déplacement professionnel s'achève à l'hôpital...

Des podiums à l'avion-ambulance

Renversée par un cyclomoteur à Rome, Helga Leistriz vit des heures difficiles : non seulement elle comprend à peine l'italien, mais doit s'adapter aux coutumes locales – dont l'absence de soins corporels et de nourriture à l'hôpital. Lorsque l'équipage de la Rega entre dans sa chambre, un poids s'envole...

Helga Leistriz admire le défilé « Rami Al Ali » sans soupçonner le drame qui la guette

Journaliste de mode, Helga Leistriz se rend deux fois par an à Rome et à Paris afin de rédiger des articles consacrés à la haute couture et aux dernières collections pour « Bulletin », le magazine de l'union suisse des métiers de la mode. Fin janvier 2012, la septuagénaire assiste comme chaque année à « l'AltaModa », la semaine de la mode romaine. La veille de son retour, elle se

rend à pied à la présentation d'une collection de robes de soirée. Il est 20h30 et il fait déjà nuit quand soudain, un cyclomoteur brûle un feu rouge et la renverse.

Lorsqu'elle reprend conscience, elle découvre son pied droit dans une mare de sang, avec un os saillant au bas de sa jambe. Elle souffre également à l'épaule et au coude gauche.

L'accréditation de presse bien abîmée, à l'instar des os d'Helga Leistriz





Une automobiliste lui prête secours. Quant au cyclomotoriste, il a pris la fuite. Déjà sur les lieux, l'ambulance emmène Mme Leistriz à l'hôpital voisin. Vers 22h30, celle-ci passe des radiographies et à peine une heure plus tard, elle se retrouve au bloc pour une opération d'urgence du coude, de l'épaule et de la jambe qui durera jusqu'à 4h30 du matin.

Autre pays, autres mœurs

Avant ses radiographies, Helga Leistriz téléphone à son mari. Tous deux d'accord : il faut appeler la Garde aérienne suisse de sauvetage. Durant l'opération, l'époux prend contact avec la centrale d'intervention du Centre Rega à l'aéroport de Zurich, «qui le renseigne avec beaucoup d'amabilité et de compétence», dira ensuite Mme Leistriz.

Le rapatriement s'organise rapidement. M. Leistriz obtient de précieuses informations, qu'il transmet à sa femme par téléphone : qui dit autre pays, dit aussi autres mœurs, parfois difficiles à comprendre pour des Suisses. En Italie, l'hôpital ne fournit ni soins corporels, ni nourriture, ni boisson, ni linge de toilette, ni assistance d'aucune sorte : ces tâches incombent à la famille, et tant pis pour ceux qui n'en ont pas. Par bonheur, une consœur romaine épaula Helga Leistriz et un policier se charge de mettre ses bijoux et objets de valeur en lieu sûr.

Elle est installée dans une chambre verte avec trois autres femmes. Hormis les médecins, en blouses blanches, tout le personnel est également vêtu de vert – une couleur dont l'omniprésence la frappe, elle qui ne parle pratiquement pas l'italien et pour qui cette hospitalisation à Rome s'apparente à une véritable odyssée.

Une arrivée émouvante et libératrice

Telle est la situation oppressante dans laquelle se trouve la journaliste au lendemain de l'intervention chirurgicale. Heureusement, elle a son téléphone mobile à portée de main. Son mari lui apprend que l'avion-ambulance de la Rega a décollé. L'équipe médicale arrive à l'hôpital en début d'après-midi. En voyant le médecin et l'infirmière, la patiente se sent à la fois heureuse, reconnaissante, émue et soulagée. Elle est impressionnée de voir à quel point le médecin de la Rega parle bien l'italien et

s'entretient avec aisance avec le médecin qui l'a opérée. L'équipe la change de lit pour la conduire en ambulance à l'aéroport. A son grand soulagement, tout se déroule sans heurt. Une heure et demie plus tard, l'avion atterrit à Zurich-Kloten, où une autre ambulance attend pour le transfert vers l'Hôpital cantonal de Baden.

La joie de vivre l'emporte

Les suites de l'accident sont difficiles : Helga Leistriz passe plus de cinq semaines à l'hôpital, puis deux mois en réadaptation. Elle souffre de nécroses (tissus morts) à la jambe, ainsi que d'une forte anémie. Sa convalescence ne se déroule pas au mieux, loin de là : ses dernières blessures ne guérissent qu'au bout de neuf mois – pour se rouvrir aussitôt. Comble de la malchance, des vis se brisent dans l'os de la jambe opérée.

La patiente prend pourtant tout cela avec philosophie, sans en vouloir le moins du monde au destin. Par le passé, son optimisme l'a déjà aidée à vaincre le cancer du sein qui l'assaillait depuis plusieurs années.

D'autres opérations seront nécessaires et les thérapies continueront longtemps de rythmer son quotidien, mais Helga Leistriz se réjouit chaque jour d'en avoir réchappé, pleine de joie de vivre et de reconnaissance.

Ariane Güngerich



Un système de maintien aussi complexe que la fracture

Un an plus tard : Helga Leistriz retrouve Benedetta Rei, médecin, dans l'avion-ambulance de la Rega





L'escale de ravitaillement aux îles Samoa permet d'immortaliser l'évènement (debout de g. à dr. : Andy Siegenthaler, Yvonne Horisberger, Anne-Lise Stuby, Knut Griesse, Nadine Fluckiger; devant de g. à dr. : Roland Oberholzer, Marc Buhlmann)

Cap à l'ouest : dans le sillage du soleil

Le tour du monde en sept jours

Une semaine, trois patients, sept membres d'équipage, douze escales, 43 200 kilomètres : embarquez à bord de l'avion-ambulance de la Rega avec son équipage pour une intervention hors du commun et à la logistique complexe.

Dans la nuit du 10 novembre 2012 : quatre pilotes, deux infirmières en soins intensifs et un médecin se préparent au Centre Rega pour l'une des interventions les plus longues jamais menées par la Garde aérienne suisse de sauvetage. A Zurich, ils vont prendre le relève de l'équipage de l'avion-ambulance HB-JRA, en provenance d'Abu Dhabi, et s'envoler pour un tour du monde. A bord de l'appareil se trouve déjà un patient devant être transporté des Emirats arabes unis à San José, en Californie, pour le compte d'une compagnie d'assurances étrangère.

Aux îles Samoa, en plus du kérosène, l'avion-ambulance de la Rega fait le plein de soleil des mers du Sud



Pendant ce temps, deux donateurs suisses blessés attendent en Australie que la Rega les rapatrie. Pour des raisons à la fois économiques et logistiques, la Rega a pris la décision de regrouper ces deux vols longue distance afin d'optimiser les capacités de transport de l'avion-ambulance tout comme les coûts.

Par-delà l'Atlantique et le Pacifique

Une fois le plein fait et l'équipage renouvelé, l'avion décolle de Zurich pour un vol transatlantique. Avec un rayon d'action maximal de 6200 kilomètres, le Challenger CL-604 doit faire escale au Groenland pour se ravitailler. Le 11 novembre au matin (heure locale), l'appareil se pose à San José, et l'équipage accompagne le patient à l'hôpital. A l'issue du temps de repos réglementaire, le périple se poursuit en direction de l'Australie. Au menu, 13 000 kilomètres de bleu azur au-dessus du Pacifique, avec une escale ravitaillement à Honolulu, puis une autre aux îles Samoa. Andy Siegenthaler, le pilote, en garde un souvenir ému : « Le survol des îles paradisiaques de l'Océanie restera gravé dans nos mémoires. »

Alors que l'avion-ambulance s'approche du continent australien, le Centre Rega à Zurich peaufine les détails organisationnels. Le chef d'opération et le dispatcher sont là pour assurer un déroulement sans heurt de la mission : ils veillent à coordonner le ravitaillement en kérosène lors des escales, se chargent des formalités nécessaires et déterminent le meilleur itinéraire. « Sans ces travailleurs de l'ombre, une intervention aussi complexe serait impossible », souligne d'ailleurs Andy Siegenthaler.

En Australie, l'équipage de la Rega entame la dernière étape de son voyage. Les deux ressortissants suisses blessés l'attendent dans les hôpitaux de Melbourne et de Newcastle, près de Sydney. Les deux patients sont transportés en ambulance jusqu'à l'avion orné de la croix suisse, une vision familière et rassurante. L'équipage, les patients et un accompagnant entament alors le long vol de retour vers la Suisse. Après 18 000 kilomètres supplémentaires et trois nouvelles escales de ravitaillement, l'avion-ambulance de la Rega se pose, le 16 novembre à 7h10 (heure locale), à l'aéroport de Zurich. Ravis d'être rentrés chez eux, les deux blessés sont alors transportés dans les hôpitaux suisses adéquats. Pour l'équipage, c'est la fin d'un tour du monde éprouvant mais haut en couleur, le tout dans l'intérêt des patients.

Wanda Pfeifer

Vue paradisiaque : au-dessus des îles Fidji



Un travail efficace grâce au nouveau système de gestion des interventions

Coordonner toujours mieux les interventions

Le 3 décembre 2012, date d'entrée en service du nouveau système de gestion des interventions, constitue une étape clé dans l'histoire de la Rega. Ce système, englobé dans un projet complexe de grande ampleur, contribue à l'intégration et à la standardisation du processus d'alarme. Sur leurs quatre écrans de contrôle, les chefs d'opération visualisent désormais diverses cartes mais aussi des informations telles que les conditions météorologiques, les dangers d'avalanche ou encore les restrictions de vol sur les lieux d'intervention. De plus, toutes les interventions sont saisies de manière numérique, reléguant les procès-verbaux rédigés à la main au passé. Et si le changement de système a été précédé d'une période un peu fastidieuse mêlant saisie de données et formation, il a aussi été l'occasion de moderniser les bureaux de la centrale d'intervention. Durant une phase transitoire, les opérations ont été gérées depuis la cave. Et, d'ici à fin 2014, la Rega va, dans le cadre de la phase finale du projet, rénover toutes les stations fixes de son réseau radio national. Dans notre prochaine édition du magazine des donateurs 1414, nous vous exposerons en détail le fonctionnement du nouveau système de gestion des interventions et vous ferons visiter la nouvelle centrale d'intervention.

Wanda Pfeifer



Agir ensemble dans l'intérêt du patient

De précieux alliés pour la Rega



« Le tout est plus que la somme des parties. » Cette sage pensée du philosophe grec Aristote prend tout son sens avec le travail de la Garde aérienne suisse de sauvetage Rega. Pour apporter la meilleure assistance possible aux personnes en détresse, un équipage expérimenté est tout aussi nécessaire qu'une coordination parfaite entre les diverses organisations de sauvetage.

Quand un hélicoptère de sauvetage se pose sur les lieux d'un accident, il ne passe jamais inaperçu. « Le patient a été héliporté vers l'hôpital par la Rega », peut-on généralement lire dans la presse. Pas un mot en revanche sur les autres forces d'intervention qui ont pu œuvrer sur place, à l'instar des ambulanciers, des pompiers, des policiers, des spécialistes du CAS ou encore des pisteurs secouristes. Les médias oublient trop souvent que la Rega fait partie d'une chaîne d'organisations de secours parfaitement huilée. Car le professionnalisme et la collaboration de tous les acteurs engagés contribuent de manière décisive au bon déroulement d'une mission.

Vaste déploiement à Wil

Soirée du mercredi 17 octobre 2012 : deux voitures se sont violemment percutées à un carrefour de Wil (SG). La police cantonale, les pompiers de Wil, les services de secours du Fürstentland Toggenburg et l'équipage Rega de la base de Saint-Gall sont sur place pour prendre en charge les blessés et sécuriser les lieux. La scène, qui ressemble à s'y méprendre à un grave accident de la route, est en fait un exercice réunissant les diverses organisations de sauvetage locales et la Rega.

Un peu à l'écart, Patrick Sieber, responsable de la formation des partenaires à la Rega, ne perd pas une miette des événements et prend des notes en vue du débriefing des intervenants. « Dans l'optique d'un sauvetage rapide et professionnel des blessés et des malades, une bonne coordination entre les différentes organisations est cruciale. Il faut donc organiser des entraînements réguliers favorisant la compréhension mutuelle, la connaissance des processus et la communication entre les partenaires afin que rien ne se grippe en situation réelle », précise-t-il pour illustrer l'importance de ces exercices.

Dans l'intérêt de tous

Les hélicoptères et avions-ambulance de la Rega, qui volent jour après jour au secours des personnes en détresse, ont acquis une renommée au-delà de nos frontières. Ce que l'on sait moins, c'est qu'à la Rega, trois spécialistes s'occupent exclusivement de tout ce qui touche aux partenaires. La liste de ces derniers, qui reflète le large éventail de missions prises en charge, est longue : services de secours au sol, police, pompiers, armée et protection civile, gardes-frontières, police ferroviaire, services de sauvetage lacustre, services de sécurité des pistes, associations sylvicoles et écoles d'agriculture. « Tous doivent connaître les moyens et les capacités dont disposent nos hélicoptères de sauvetage, mais aussi les limites et les risques liés à un appareil qui pèse tout de même 3,5 tonnes », souligne Patrick Sieber. Lors de formations théoriques et pratiques tout comme d'exercices



Les trois formateurs des partenaires de la Rega.
En haut : Daniel Meier.
En bas : Patrick Sieber et Didier Noyer

sur mesure, il s'attache, avec ses deux collègues Didier Noyer et Daniel Meier, à transmettre ce savoir aux partenaires de la Rega.

Les exercices en commun ne sont pas seulement utiles aux organisations partenaires. De fait, des intervenants rompus au fonctionnement des hélicoptères de la Rega savent que les pilotes ont besoin d'une assistance à l'atterrissage fiable et précise. Ils connaissent également les équipements médicaux à disposition à bord de l'hélicoptère. Une immense plus-value pour les équipages Rega, mais aussi et surtout pour les patients, ultimes bénéficiaires de cette chaîne de sauvetage bien rodée.

Rien oublié ?

Nos lecteurs se demandent peut-être si les sauveteurs non professionnels (voir à ce sujet l'article en page 14) ont aussi la possibilité de se perfectionner dans ce domaine ? « Il est vrai que nous recevons souvent des demandes d'entreprises ou de particuliers qui souhaitent se familiariser avec le fonctionnement de nos hélicoptères, confirme Patrick Sieber. La Rega a pour mission d'apporter, par voie aérienne, une assistance médicale rapide aux personnes en détresse. Partant de là, nous devons engager nos ressources dans la formation de nos partenaires en donnant la priorité aux organisations avec lesquelles nous collaborons, le plus souvent en fonction de leur champ d'action ». Mais, si le temps le permet, les formateurs des partenaires dispensent volontiers une formation théorique.

Pour la Rega, pas de doute : du bon samaritain arrivé en premier sur les lieux au personnel hospitalier, en passant par les organisations de sauvetage : chacun concourt à la réussite d'une intervention ! En définitive, nous avons tous à cœur d'assurer un sauvetage sans heurt et une prise en charge médicale optimale des patients.

Karin Hörhager

Assistance à l'atterrissage de l'hélicoptère de sauvetage



Gestes de base des premiers secours : simples et accessibles

Le sauveteur, un maillon clé de la chaîne de secours

Nous pouvons tous, à un moment ou à un autre, être amenés à prodiguer les premiers secours. Honnêtement, sauriez-vous faire le nécessaire ? Comme bien des gens, votre cours de sauveteur n'est probablement qu'un lointain souvenir ? Malgré vos bonnes résolutions, vous ajournez sans cesse toute remise à niveau ? Peut-être espérez-vous ne jamais vous trouver dans une situation d'urgence par crainte de ne pas adopter les bons gestes ?

Les feux tricolores

- 1. OBSERVER**
Rouge pour « Stop ! »
- 2. RÉFLÉCHIR**
Jaune pour
« Définir comment réagir »
- 3. AGIR**
Vert pour
« Passer à l'acte »

Observer : commencez par vous faire une idée globale de ce qui s'est passé. Vérifiez si des dangers menacent les blessés, les sauveteurs ou encore les autres personnes sur place. Pensez surtout au risque d'incendie, d'explosion, de chute ou aux dangers liés à la circulation. A distance, essayez déjà de jauger l'état des personnes concernées, les circonstances de l'accident, les blessures ou les signes de maladie grave.

Réfléchir : appréciez la gravité des dangers éventuels. Avant d'agir, assurez-vous de votre propre sécurité. Parmi les mesures à prendre figurent notamment :

- le port de gants de protection
- la mise en place de barrages et de panneaux de signalisation
- le respect d'une distance de sécurité en cas de risque d'incendie, d'explosion ou de chute

Réfléchissez aux mesures indispensables et à l'aide dont les personnes concernées ont besoin.

Agir : réagissez selon votre niveau de formation et n'entreprenez que les gestes que vous maîtrisez. Si possible, commencez sans hésitation. Sollicitez de l'aide si vous avez l'impression que les personnes concernées en ont besoin ou si vous vous sentez dépassé.



Commençons par la bonne nouvelle : pour autant que vous fassiez preuve de discernement et que vous suiviez quelques règles élémentaires, vous ne pouvez pas vous tromper. En vertu de l'article 128 du code pénal suisse, chacun est tenu, dans les limites de ce qui peut raisonnablement être exigé, de prêter secours à une personne en danger de mort imminent. Il faut évidemment du courage et de la détermination pour dispenser les premiers soins en cas d'urgence. Mais une technique très simple peut vous aider à garder la tête froide : le système des feux tricolores.

Observer, réfléchir, agir

En général, le pire s'est déjà produit lorsque vous arrivez sur les lieux de l'accident pour prodiguer les premiers secours. Par conséquent, gardez votre calme et essayez de le communiquer aux autres personnes présentes.

Le sauveteur, un maillon crucial

Si quelqu'un a besoin d'une assistance médicale, votre qualité de sauveteur fait de vous un

acteur clé. Par votre intervention, vous posez les bases d'un traitement optimal du patient et contribuez à donner les meilleures chances de succès aux mesures ultérieures de sauvetage et aux soins qui seront dispensés à l'hôpital. Votre aide immédiate peut sauver des vies et, en donnant l'alerte sur le champ, vous faites en sorte que des professionnels vous relaient rapidement. Grâce à vos compétences, vous évitez toute perte de temps, un élément souvent décisif dans les situations d'urgence.

A la lecture de cet article, peut-être vous êtes-vous dit qu'une piqûre de rappel serait la bienvenue ? Si tel est le cas, vous trouverez sur Internet le cours correspondant le plus près de chez vous. En espérant, bien sûr, que vous n'aurez jamais à mettre vos acquis en pratique.

Karin Hörhager

Portrait : Secours Alpin Suisse

Le Secours Alpin Suisse (SAS) est une fondation autonome d'utilité publique financée par la Rega et le Club Alpin Suisse. Il est l'interlocuteur des cantons qui, à l'exception du Valais, lui ont délégué les missions de sauvetage terrestre dans leurs massifs.

Heureux dénouement après quatre jours de recherches dans l'Alpstein

En l'air comme au sol

Le champ d'action de la Rega inclut la recherche de personnes disparues. Aux équipages hélicoptérés de la Rega se joignent alors les sauveteurs du Club Alpin Suisse CAS, qui progressent à pied. Une coordination optimale des opérations et une bonne interaction entre les partenaires en présence sont alors indispensables pour mener à bien une opération, comme en témoigne ce récit d'une intervention menée au printemps 2012 dans l'Alpstein.

Dans l'après-midi du dimanche 29 avril 2012, l'alarme retentit à la centrale d'intervention de la Rega. Une jeune randonneuse a chuté dans le massif de l'Alpstein. Elle a pu donner l'alerte malgré ses blessures, mais ignore où elle se trouve. La communication par téléphone portable est coupée avant que la chef d'opération de la Rega n'ait pu obtenir plus de détails sur sa position. Débute alors l'une des plus longues opérations de recherche menées ces dernières années.

La police d'Appenzell Rhodes-Intérieures, de concert avec la colonne de secours d'Appenzell, lance sans tarder les recherches terrestres. En parallèle, l'équipage de la base Rega de Saint-Gall entame les recherches aériennes. Mais un foehn violent vient compliquer la donne, empêchant l'hélicoptère de voler bas et étouffant les appels des sauveteurs au sol. Par chance, le vent

se calme les jours suivants, mais la jeune femme reste introuvable.

En plus de la police cantonale, des sauveteurs du Club Alpin Suisse et de la Rega, les Forces aériennes suisses prennent part aux recherches avec un Super Puma. Le fait que la femme ait pu elle-même donner l'alerte conforte les sauveteurs dans l'espoir de la retrouver en vie. Le 2 mai, après quatre jours de recherches nourris d'espoir, c'est le soulagement : la disparue est retrouvée vivante et consciente.

Si ce bref récit ne rend pas justice aux efforts investis dans cette longue opération, il montre comment de nombreux partenaires unissent leurs forces afin de venir en aide aux personnes en détresse et combien il est important de disposer de structures et de standards éprouvés.

Karin Hörhager

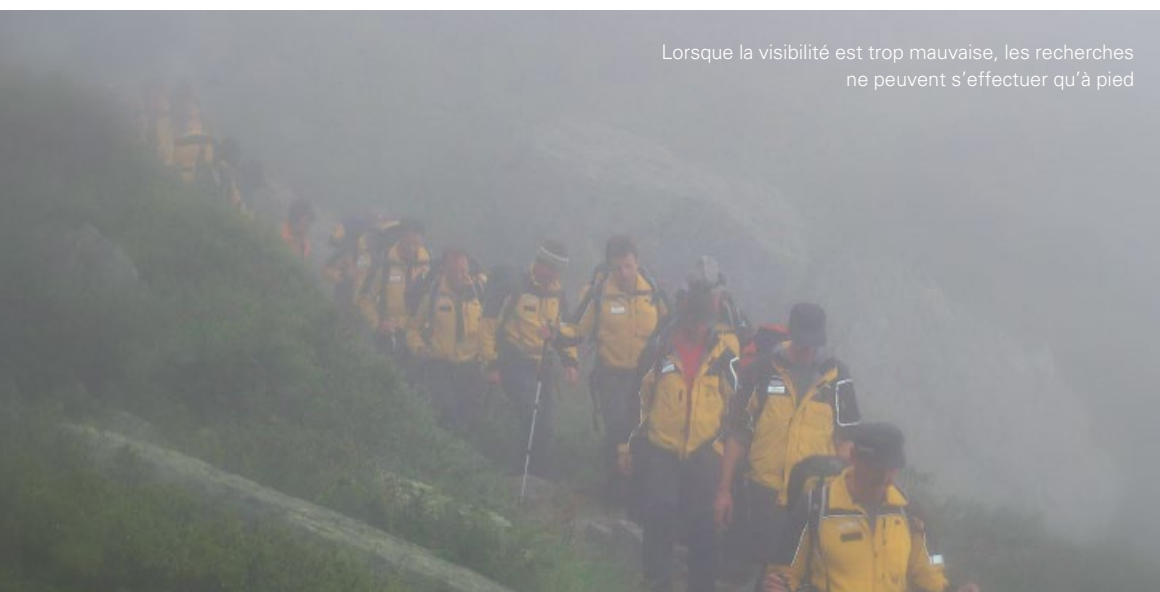
Lorsque la visibilité est trop mauvaise, les recherches ne peuvent s'effectuer qu'à pied



Les 90 stations de secours des sept associations régionales sont réparties sur l'Arc alpin, les Préalpes et le Jura de manière à ce que les 2800 sauveteurs que compte l'organisation puissent rallier très rapidement n'importe quel lieu d'intervention.

Pour en savoir plus :
www.alpinerettung.ch

Voyez également les informations données aux pages suivantes.



A la recherche

Les disparitions sont toujours signalées aux polices cantonales, lesquelles sont les premières à intervenir si des recherches sont nécessaires. Différents partenaires collaborent alors pour rechercher les personnes disparues.



Les Forces aériennes suisses

Disponibilité : 24h/24

Temps de réaction : 1 à 2h

Équipement : Treuil de 75 m
Jumelles de vision nocturne pour les pilotes
Appareil de recherche infrarouge FLIR

Vitesse : 275 km/h

Points forts : Charge utile importante (env. 4 t)
Intervention de nuit
Recherche de personnes via le système infrarouge FLIR

Points faibles : Tributaire de la météo
Gros appareil avec un important souffle de rotor

Conseils du Secours Alpin Suisse

- Planifier méticuleusement son itinéraire
- Ne jamais partir seul
- Informer ses proches de l'itinéraire
- Porter des vêtements colorés et voyants
- Attirer l'attention en
 - appelant
 - utilisant une lampe de poche
 - utilisant le flash ou la lumière du téléphone mobile
 - utilisant un sifflet
- Allumer un feu

Le Secours Alpin Suisse (SAS)

Disponibilité : 24h/24

Temps de réaction : 5 à 15 min

Moyens d'intervention : Matériel d'alpinisme
Yeux, oreilles et voix

En été :
Chiens de recherche

En hiver :
Chiens d'avalanche
DéTECTEUR de victimes d'avalanche (DVA)
DéTECTEUR d'avalanche Recco
Matériel d'alpinisme

Vitesse : Vitesse de marche ou éventuellement de véhicule

Points forts : Opérationnel par tous les temps
Intervention de jour et de nuit
Présence régionale, connaissance des lieux
Secours tout-terrain
Grand nombre de personnes mobilisables
Transport par hélicoptère possible

Points faibles : Chronophage
Exposition aux chutes de pierres et avalanches
Limites physiques, techniques et topographiques



des disparus

ont responsables en la matière et mettent sur pied les mesures de recherche personnes disparues en montagne. Leurs forces et leurs faiblesses s'équilibrent.

La Garde aérienne suisse de sauvetage Rega

Disponibilité : 24h/24

Temps de réaction : 5 à 15 min

Equipement : Treuil de 90 m
IMS-Catcher (localisation de téléphones mobiles)
Jumelles de vision nocturne pour les pilotes
Projecteur (portée de 1,5 km)

En plus en hiver :

Détecteur d'avalanche Recco
Détecteur de victimes d'avalanche (DVA)

Vitesse : 260 km/h

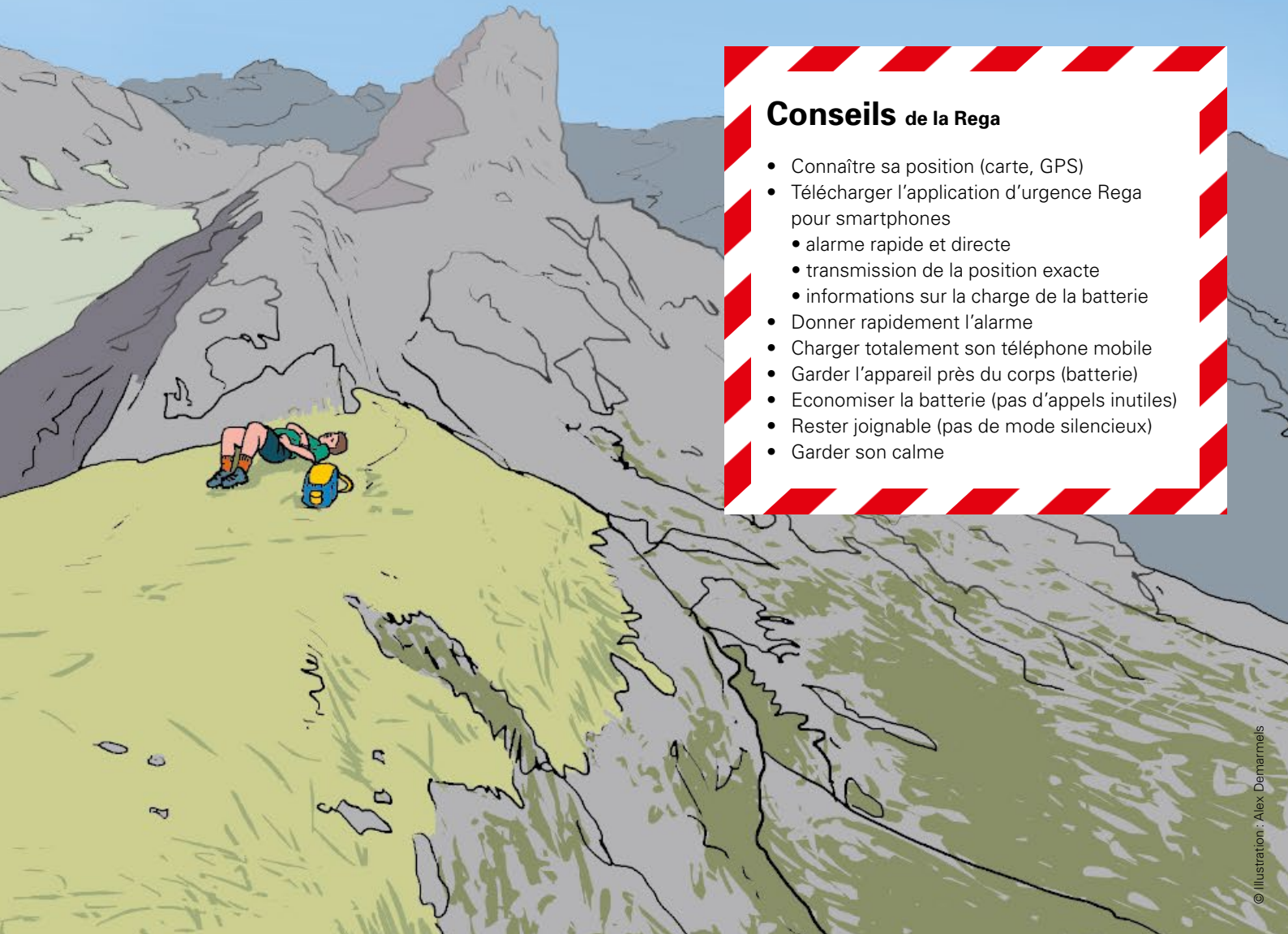
Points forts : Disponibilité 24h/24
Médecin urgentiste à bord
Unité de soins intensifs à bord
Vol de nuit
Très grande expérience

Points faibles : Tributaire de la météo
Faible capacité de transport
Recherche uniquement aérienne



Conseils de la Rega

- Connaître sa position (carte, GPS)
- Télécharger l'application d'urgence Rega pour smartphones
 - alarme rapide et directe
 - transmission de la position exacte
 - informations sur la charge de la batterie
- Donner rapidement l'alarme
- Charger totalement son téléphone mobile
- Garder l'appareil près du corps (batterie)
- Economiser la batterie (pas d'appels inutiles)
- Rester joignable (pas de mode silencieux)
- Garder son calme





Heureux et en pleine forme à 5300 m d'altitude

Sauvé d'un pneumothorax par un médecin tibétain

Retour in extremis à la vie

Walter Staudenmann avait bien préparé son voyage en VTT aux confins de l'Asie et s'en réjouissait depuis longtemps. Mais l'altitude peut avoir de dangereuses répercussions. Victime d'un malaise, le sportif perd connaissance et se blesse grièvement dans sa chute.

Les deux médecins de la Rega rejoignent le blessé à l'hôpital militaire de Shigatse, au Tibet. Walter Staudenmann s'est fracturé plusieurs côtes en tombant de son vélo, et l'une d'elles a perforé son poumon droit, provoquant un pneumothorax. De l'air a pénétré dans la cavité pleurale, entraînant un affaissement du poumon touché et de graves difficultés respiratoires. La bulle d'air ainsi formée comprime en outre le poumon adjacent : la fonction cardio-vasculaire est fortement entravée ; la vie du patient est en jeu.

Le médecin tibétain qui l'a pris en charge a eu le bon réflexe : il a placé en urgence un drain thoracique dans l'espace pleural pour évacuer l'épanchement gazeux et permettre la réexpansion du poumon. Ce geste bien exécuté sauvera la vie de Walter Staudenmann.

Les dangers de l'altitude

Walter Staudenmann se réjouit de ce tour à vélo unique aux confins de l'Asie. Il s'est préparé durant deux ans à ce voyage et se sent en



pleine forme physiquement. Mais l'altitude est un facteur à ne pas sous-estimer. Le groupe passe en effet plusieurs nuits à 4000 m d'altitude, puis grimpe jusqu'à 5300 m. La nuit, Walter Staudenmann souffre de difficultés respiratoires, survenues déjà à Shigatse (3800 m d'altitude), la deuxième plus grande ville du Tibet. Il n'y prête pas attention, s'imaginant que ces désagréments finiront par s'estomper.

L'accident survient alors à environ 50 km de Shigatse, tandis que le groupe emprunte la seule route possible. Victime d'un malaise, Walter Staudenmann tombe de son vélo. Au sol, il reprend brièvement conscience, puis perd à nouveau connaissance. Une ambulance le transporte à l'hôpital de Shigatse. Lorsqu'il revient à lui, il ressent de fortes douleurs sur le côté droit. L'incision au bistouri du point de ponction et la pose du drain thoracique sont effectuées sans anesthésie. Inconcevable chez nous, cette pratique est normale au Tibet. On imagine aisément les souffrances que le patient suisse a dû endurer. Il ne réalisera que plus tard la gravité de l'accident et l'incroyable chance qui lui a permis d'en réchapper.

Une organisation complexe

L'organisateur du voyage informe l'assurance Mobi24, qui prend contact avec la Rega le jour même. Diverses options sont envisagées : les rapatriements depuis cet endroit du globe sont rares, compliqués et requièrent une planification pointilleuse. Les chefs d'opération de la Rega accomplissent un travail remarquable. Il leur faut s'occuper des visas et autres autorisations requises, joindre l'ambassade et les autorités locales. En effet, les vols de et vers Shigatse sont rares, et l'oxygène ne peut être réservé à l'avance, car il ne s'achète que sur place.



Shigatse, au Tibet

Finalement, les deux médecins de la Rega, Regula Amiet et Alexander Pfister, s'envolent pour Shigatse via Amsterdam, Pékin et Chengdu. Walter Staudenmann a besoin d'une assistance de toute urgence, notamment en matière de soins et de nourriture. Au Tibet, comme dans nombre de pays, les soins quotidiens aux personnes hospitalisées incombent en effet aux familles. Les médecins de la Rega apportent donc avec eux vaisselle, denrées alimentaires et articles de toilette, et veillent au bien-être de leur patient. Entre-temps, l'organisation du rapatriement bat son plein.

Voyage de retour de 24 heures

«J'ai ressenti un immense soulagement à l'arrivée des médecins de la Rega. J'ai eu l'impression d'être déjà un peu chez moi, tout en éprouvant un sentiment de sécurité», relate Walter Staudenmann. En effet, outre ses



Le médecin de la Rega montre au patient la radio de son poumon perforé

compétences médicales, la Rega apporte aussi aux patients un réconfort très apprécié. Au niveau médical, l'équipe de la Rega pose un drain et une perfusion au patient, et lui administre de l'oxygène. Lorsqu'ils s'engagent sur l'unique route qui conduit à l'aéroport situé à 45 km, Walter Staudenmann sait avec certitude qu'il va bientôt revoir la Suisse.

Lors du voyage de retour d'une durée de 24 heures, l'équipage de la Rega assiste, comme souvent, à la renaissance de leur patient. Grâce à la bonne prise en charge médicale effectuée au Tibet, il ne passera qu'une douzaine d'heures à l'Hôpital de l'Île à Berne. Quatre semaines plus tard, il pourra même reprendre son travail, bien qu'il ait frôlé la mort de près peu auparavant. Walter Staudenmann y repense souvent, et l'heureuse issue de sa mésaventure l'emplit d'une immense gratitude.

L'oxygène fait partie de l'offre standard des commerces locaux

Ariane Güngerich





Inauguration de la nouvelle base tessinoise

L'équipage du Tessin a pris possession de sa nouvelle base en mars dernier. Après un an et demi de travaux, période durant laquelle les opérations ont été gérées via des installations provisoires, le nouveau bâtiment trône enfin à la place de l'ancien. Répondant aux normes les plus récentes et protégé des inondations par des mesures architectoniques, celui-ci a été officiellement inauguré du 19 au 21 avril à l'occasion de journées portes ouvertes et de diverses manifestations. La foule des grands jours s'est pressée sur la nouvelle base de la Rega, située sur l'aérodrome de Locarno.



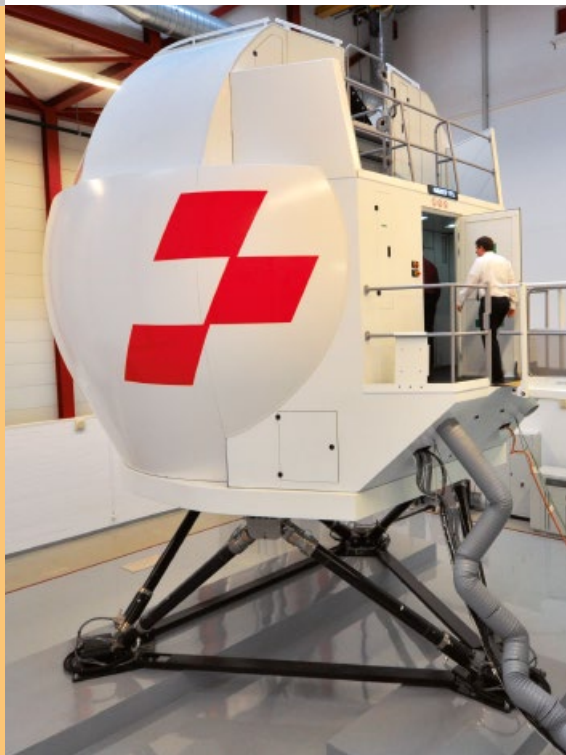
Histoire et boules de poils

Entre la star de notre dernier spot publicitaire, le fameux Saint-Bernard, et le sauvetage en montagne, c'est une longue histoire commune ! Au pied du mythique col du Grand-Saint-Bernard, à Martigny (VS), le musée vivant dédié aux chiens Saint-Bernard, créé par la Fondation Bernard et Caroline de Watteville, vous invite à plonger au cœur de l'histoire de ce légendaire sauveteur des Alpes. Une muséographie ludique et moderne retrace le riche passé de l'hospice et du col du Grand-Saint-Bernard, objets et œuvres d'art à l'appui. Le clou de la visite ? Une rencontre avec les célèbres chiens issus de l'élevage de la Fondation Barry. Coup de foudre garanti !

www.museesaintbernard.ch

Un simulateur de vol pour parer aux situations d'urgence

Un entraînement optimal pour les pilotes de la Rega



Le simulateur Rega chez SAT (Zurich-Kloten)

Grâce à son simulateur de vol en hélicoptère, la Rega fixe de nouvelles normes en matière de formation de ses pilotes. Les scénarios d'urgence, jusqu'alors impossibles à simuler à bord d'une vraie machine, peuvent depuis cet hiver être entraînés dans des conditions proches de la réalité.

Si s'entraîner sur simulateur n'est pas nouveau pour les pilotes d'avion, c'est en revanche peu courant pour les pilotes d'hélicoptère. Certes, les pilotes des hélicoptères EC 145 de la Rega ont déjà pu faire leurs gammes sur simulateur de vol dans les environs de Cologne, mais ceux qui sont aux manettes des AgustaWestland Da Vinci n'en avaient jusqu'ici pas eu la possibilité. Ils effectuaient en effet tous leurs exercices aux commandes des machines réelles, rendant impossible la simulation de certaines situations.

Afin de pouvoir reconstituer de façon aussi réaliste que possible des situations d'urgence telles qu'une panne du rotor de queue pour ce type d'hélicoptère, la Rega vient d'acquérir son propre simulateur, lequel est exploité depuis mi-février par Swiss AviationTraining (SAT) à Zurich-Kloten.

Une formation flexible dans des conditions réelles

La machine acquise par la Rega est un simulateur certifié « Full Flight », doté d'un cockpit parfaitement identique à celui des hélicoptères réels. Il reproduit en outre le champ visuel depuis le cockpit et est implanté sur une plate-forme mobile permettant de reproduire aussi fidèlement que possible les mouvements du vol réel. « En entraînement, le pilote doit oublier qu'il n'est pas dans un vrai hélicoptère », précise Willi Simic, responsable du simulateur et lui-même pilote sur Da Vinci.

Les simulateurs présentent de nombreux avantages. Avec l'entraînement de situations d'urgence poussées dans leurs limites, ils accroissent la sécurité quotidienne des équipages et des patients. Les coûts occasionnés sont en outre nettement inférieurs à ceux des exercices réels, le tout alors même qu'ils réduisent la consommation de kérosène et les émissions sonores. Par ailleurs, les entraînements réels



Le cockpit du simulateur

sont parfois bloqués par les conditions météorologiques, ce qui n'est pas du tout le cas des exercices sur simulateur. Il est ainsi possible de reproduire des vols de nuit en plein après-midi ou encore de répéter dans des conditions optimales des séquences de vol aux instruments.

En complément d'autres exercices menés en situation réelle, chaque pilote doit effectuer dix à douze heures par an de vol sur simulateur. Et afin de rentabiliser au mieux l'appareil, le simulateur est également utilisé par le fabricant AgustaWestland et loué par SAT à des tiers.

Plongez au cœur du simulateur avec cette vidéo :

www.simulator.rega.ch

Wanda Pfeifer

Question posée à la Rega

« Férue de randonnée en montagne, je m'aventure souvent au-delà des frontières suisses. Que faire en cas d'urgence ? Puis-je également alerter la Rega à partir d'une zone limitrophe ? La fonction « J'ai besoin de secours à l'étranger » disponible sur l'application Rega peut-elle être utilisée dans ce cas-là ? »

Karin Aeschbach, Wettingen

Chère Madame,



En principe, la Rega ne prend pas en charge de patient directement sur les lieux d'un accident à l'étranger. Cette mission incombe en effet aux organisations de sauvetage du pays concerné. Il peut certes arriver qu'un hélicoptère de la Rega intervienne en zone frontalière, mais uniquement à la demande expresse des équipes de secours locales.

En cas d'urgence, si vous ne savez pas exactement si vous vous trouvez en Suisse ou à l'étranger, nous vous conseillons d'appeler en premier lieu le numéro d'alarme de la Rega 1414 ou de donner l'alerte via la fonction « J'ai besoin de secours en Suisse » de l'application Rega : un geste particulièrement indiqué si la topographie est difficile, les voies d'accès pour des secours au sol sont trop longues ou si vous estimez que le recours à un hélicoptère de sauvetage est nécessaire au vu de la gravité des blessures ou de la maladie.

A l'inverse, si vous êtes certaine de vous trouver sur sol étranger, nous vous recommandons d'appeler le 112 (numéro d'urgence européen), le 911 ou tout autre numéro d'urgence local figurant par exemple sur un guide de voyage. L'expérience montre que les opérations de sauvetage hors du territoire helvétique peuvent ainsi démarrer plus rapidement, a fortiori lorsque les équipes d'intervention locales ont besoin que vous leur donniez des renseignements détaillés sur le lieu de l'accident et les conditions météo. Si la Rega devait être mise à contribution, la centrale d'alarme concernée nous préviendrait alors immédiatement.

La fonction « J'ai besoin de secours à l'étranger » de l'application Rega n'a en principe pas été conçue pour donner l'alerte en cas d'urgence aiguë à l'étranger. Elle sert à avertir la Rega qu'un rapatriement en Suisse doit être organisé des suites de problèmes de santé. En général, les patients sont déjà hospitalisés, et les informations transmises via l'application permettent à nos médecins-conseils d'organiser le rapatriement adéquat, d'entente avec les médecins sur place.

Meilleures salutations,

Robert Frey
Chef de la centrale d'intervention hélicoptères

Informations sur l'application Rega :
www.app.rega.ch



Vos questions nous intéressent !

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

Rega Communication
« Question à la Rega »
Case postale 1414
8058 Zurich-Aéroport

Formulaire de contact
www.info.rega.ch

Dans les airs pour ses patients, sur les océans pour les mammifères marins

Une vie dédiée aux patients et aux animaux

Depuis dix ans, l'infirmière en soins intensifs Yvonne Horisberger assure en vol l'assistance médicale des patients rapatriés par la Rega. Durant ses loisirs, elle s'occupe de ses nombreux animaux domestiques et s'investit dans la protection des mammifères marins.

A peine Yvonne Horisberger a-t-elle bouclé sa valise en vue d'une longue mission que son téléphone sonne: deux heures et demie avant le décollage prévu, la centrale d'intervention de la Rega l'informe que l'état du patient à rapatrier s'est détérioré et ne permet plus son transport. L'intervention est reportée jusqu'à nouvel ordre. La flexibilité: une caractéristique essentielle sans laquelle la Rega ne pourrait remplir sa mission à travers le monde.

Aux quatre coins du globe

En novembre dernier, Yvonne Horisberger avait déjà fait preuve de souplesse. Un après-midi, elle apprend qu'elle doit embarquer à 1h15 du matin pour une mission exceptionnelle mais exigeante: au total, six jours aux quatre coins du globe avec la prise en charge de plusieurs patients à bord. Elle n'hésite pas à sacrifier deux jours de congé.

Le mercure affiche -20°C lors d'une escale au Groenland, puis remonte à $+28^{\circ}\text{C}$ sur les îles Samoa. L'infirmière passe 35 heures sans dormir, tout en subissant les effets du décalage horaire. C'est la satisfaction d'accomplir un travail utile qui l'aide à tenir le coup lors d'interventions aussi difficiles. La gratitude des patients, toujours heureux de voir les équipages de la Rega et soulagés à l'idée de retrouver leur pays, constitue la plus belle des récompenses.

Entourée d'animaux

Durant ses loisirs, Yvonne Horisberger se ressource auprès de ses animaux – chiens, chats, lapins, poules, chèvres, cochons et ânes. Engagée avec passion en faveur de la protection des mammifères marins et de leur habitat, elle siège en outre au comité d'OceanCare, une organisation à but non lucratif suisse active sur le plan international qui soutient et conduit des projets de recherches. Yvonne Horisberger participe à des formations dispensées sur le bateau d'OceanCare et dédiées à l'observation des baleines. Une fois par an au moins, elle aime se retrouver en haute mer, loin de l'agitation terrestre. Elle accompagne parfois des croisiéristes pour les familiariser avec les dauphins et baleines, les sensibiliser à la protection des océans et les informer sur la pollution due aux innombrables déchets et ses répercussions sur la faune marine; un savoir qu'elle transmet également dans les écoles.

Yvonne Horisberger, qui dévoue ainsi toute sa vie aux hommes et aux animaux, s'enthousiasme: «Après une mission, j'aime me retrouver seule dans le hangar de la Rega, à l'aéroport de Zurich. Dans le silence de la nuit, l'atmosphère des lieux a pour moi quelque chose de magique!»

Ariane Güngerich



L'infirmière en soins intensifs Yvonne Horisberger dans l'avion-ambulance de la Rega

L'attrait d'une nature sauvage et intacte

Le Tessin, eldorado du canyoning



Evacuation du blessé au moyen de l'hélicoptère de la Rega

Equipés d'un casque, un baudrier, une corde et une combinaison en néoprène, ils se lancent à l'assaut des gorges creusées par les torrents. Le canyoning conjugue à la fois montagne et sport aquatique. Le Tessin fait figure d'eldorado pour cette discipline fascinante, mais non sans risque.

A l'évocation du mot «canyoning», certains se rappellent encore le drame survenu le 27 juillet 1999 dans les gorges du Saxetbach, dans l'Oberland bernois. Ce jour-là, 21 jeunes âgés de 19 à 32 ans périssent, emportés par une crue subite. Il est pourtant faux de considérer le canyoning comme un sport extrême. Il se pratique en général en petits groupes de quatre à huit personnes, et les parcours, comme au ski, présentent divers degrés de difficulté. « Avec son climat ensoleillé, ses gorges et torrents sauvages ainsi que ses nombreux parcours bien sécurisés, notamment dans le Sopraceneri, le Tessin constitue un véritable paradis pour le canyoning », explique Juanito Ambrosini, spécialiste du sauvetage hélicoptéré du Club Alpin Suisse CAS.

Froid et fatigue : un dangereux duo

La hausse constante du nombre d'adeptes du canyoning multiplie les risques d'accident. « La fatigue, une baisse de vigilance en fin de parcours ou encore la surestimation de ses capacités constituent les principales causes d'accident », note l'expert du CAS. « Les extrémités des membres inférieurs sont particulièrement vulnérables. Un séjour prolongé dans l'eau froide peut provoquer une hypothermie, et les risques de blessure augmentent lorsque muscles et articulations sont raidis par le froid. Un faux pas entraîne plus facilement une fracture, une entorse ou une autre lésion articulaire. » Les sauvetages sont aussi fréquents à la nuit tombée, les sportifs sous-estimant parfois la durée de leur parcours.

La préparation : l'atout clé

Pour apprécier pleinement une sortie canyoning dans un cadre sauvage, une préparation rigoureuse, une bonne condition physique et un minimum d'expérience s'avèrent indispensables. « Il est essentiel de ne pas prendre de risques inutiles et d'être conscient de ses limites », met en garde Juanito Ambrosini. En canyoning comme pour tout autre sport de plein air, sans la prudence de mise, on court tout droit à l'accident. Et lorsqu'un groupe se retrouve en difficulté, la configuration du terrain implique souvent le déploiement d'importants moyens de sauvetage depuis les airs par la Rega et les spécialistes du CAS.

Federica Mauri

Un médecin de la Rega assure la prise en charge d'un sportif accidenté



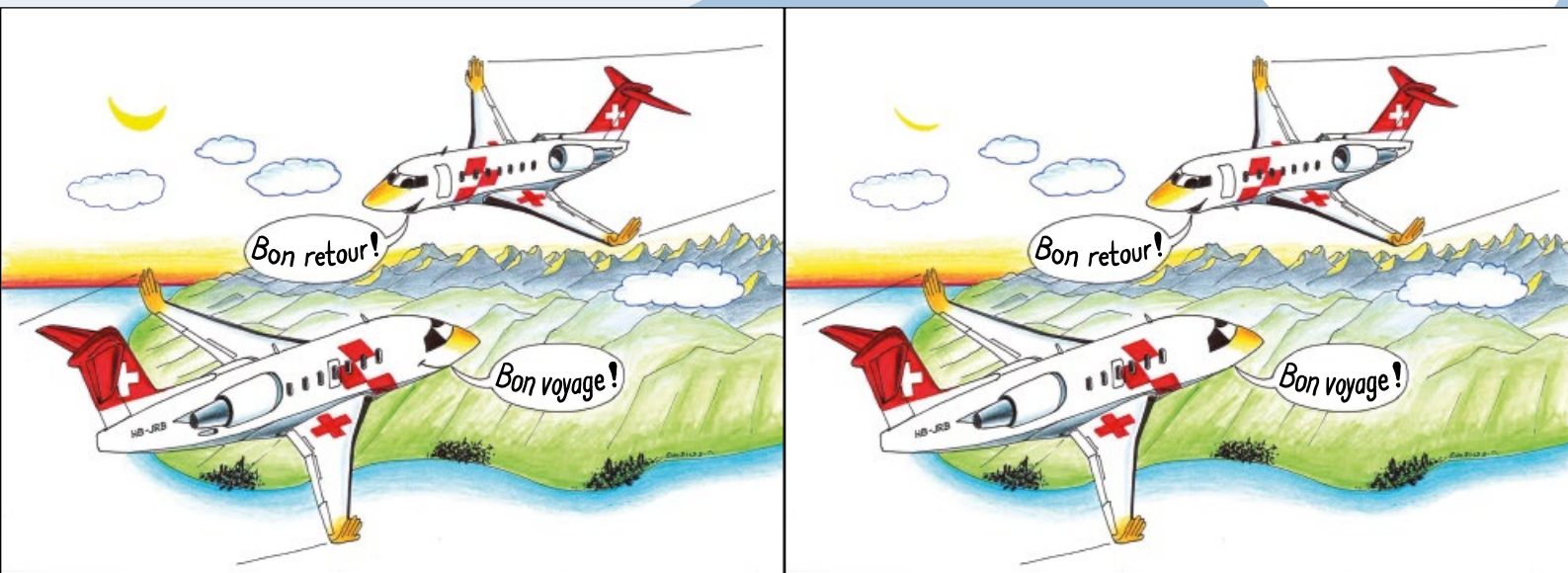


REGA SPÉCIAL KIDS

Jeu des dix erreurs

Un des trois avions-ambulance de la Rega s'envole pour aller chercher un patient et le ramener à la maison, alors qu'un autre est déjà sur le chemin du retour, avec à son bord des blessés ou des malades. Dix erreurs se sont malheureusement glissées entre le dessin original et sa copie.

Solutions des magazines n° 79 et 80:
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 :

Comment s'appelle ce que tu vois ?

Envoie ta réponse par carte postale d'ici au 20 juillet 2013 à :

Base Rega 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 sac en bandoulière gris d'une valeur de 49 CHF.



Bonne chance !

Solution du n° 79: La rampe de l'avion-ambulance de la Rega pèse 42 kg.

Voici les gagnants du modèle réduit télécommandé de l'hélicoptère Da Vinci : Margrit Burkhalter, Roggwil; Elia Colombini, Cama; Massimiliano Daldini, Genève; Silvan Andrin Kuster, Altendorf; Luca Nicolò, Zug; Jane Perron, Fribourg; Franca Schmid, Lustdorf; Ewan Siegenthaler, Rivaz; Katja Straumann, Niederbuchsiten; Amélie Zellweger, Tesserete

Félicitations !



© Illustration : Fides Friedberg



Nous recherchons des talents pour l'aviation

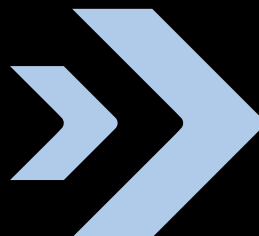


Rêver de voler – Tout le monde le peut. Mais toi, tu veux plus. Tu veux réaliser ton rêve. Mieux, tu veux faire de ton rêve ta profession. SPHAIR est une organisation qui t'aide à ouvrir grand les portes d'un avenir aéronautique et te facilite l'accès à de multiples professions de l'aviation. www.sphair.ch



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Armée suisse
Forces aériennes



SPHAIR

Au-dessus des nuages

« Vous nagez en pleine euphorie. Le temps est comme suspendu, le monde défile sous vos yeux et semble ne connaître aucune frontière, votre corps est léger comme une plume. » Contrairement aux apparences, je ne décris pas les impressions ressenties en vol, car je n'ai encore jamais piloté ni avion ni hélicoptère. Non, ce sont là mes sensations lorsque je cours et plonge dans un état proche de la transe. Courir ou voler : la différence est minime. En tout cas, j'imagine que voler doit procurer des sensations similaires. Les coureurs de fond parlent littéralement d'extase. D'ailleurs, si je cours suffisamment longtemps, m'approchant de mes limites, mon cerveau me récompense en libérant de l'endorphine. Cette substance endogène atténue les douleurs et agit pratiquement comme une drogue en produisant un effet fortement euphorique. De par sa structure moléculaire et son effet biologique, elle s'apparente à la morphine, un puissant antalgique utilisé en médecine. Pour un peu, je pourrais alors courir éternellement.

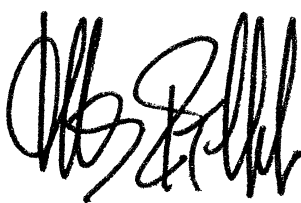
Si vous n'avez jamais connu une telle euphorie en courant, peut-être l'avez-vous expérimentée en écoutant de la musique ? Nous avons tous une chanson qui nous fait vibrer et nous donne littéralement des ailes. En parlant de vol, deux titres me viennent spontanément à l'esprit. Connaissez-vous « The Green and the Blue », d'Amy MacDonald ?

*Well the sky, it always grows
and the lights they never fade.
There's magic in the air,
I can feel it everywhere.*

Ou encore « Au-dessus des nuages », de Reinhard Mey ?

*Au-dessus des nuages
La liberté semble infinie.
Toutes nos craintes et nos peines, dit-on,
Sont ensevelies sous l'horizon,
Et tout ce qui nous accable et nous confond,
S'allège et s'éclaircit.*

Une grande partie de ce qui m'accablait et me confondait est devenue accessoire et insignifiante lorsque mon frère Urs a frôlé la mort dans un accident de vélo. Sur le chemin du travail, il a été fauché par un camion dans un giratoire. D'après le Dr Stephan Plaschy, médecin-chef en orthopédie à l'Hôpital d'Uster (ZH), Urs ne doit d'avoir survécu à cet horrible accident et d'avoir retrouvé l'usage de ses jambes qu'à l'intervention formidable de l'équipe des urgences de l'Hôpital d'Uster et des sauveteurs de la Rega qui, après les premières mesures de maintien des fonctions vitales, l'ont héliporté à l'Hôpital universitaire de Zurich. Je ne remercierai jamais assez les équipes de la Rega pour ce miracle.



Markus Ryffel



Markus Ryffel

Ancien athlète et coureur de fond suisse

1978 : médaillé d'argent du 5000 mètres aux Championnats d'Europe d'athlétisme et sportif suisse de l'année

1984 : médaillé d'argent du 5000 mètres aux Jeux olympiques d'été à Los Angeles

Deux médailles d'or, une d'argent et une de bronze lors de différents Championnats d'Europe d'athlétisme en salle

19 fois champion suisse du 3000 et du 5000 mètres

A ce jour, détenteur du record suisse du 5000 mètres

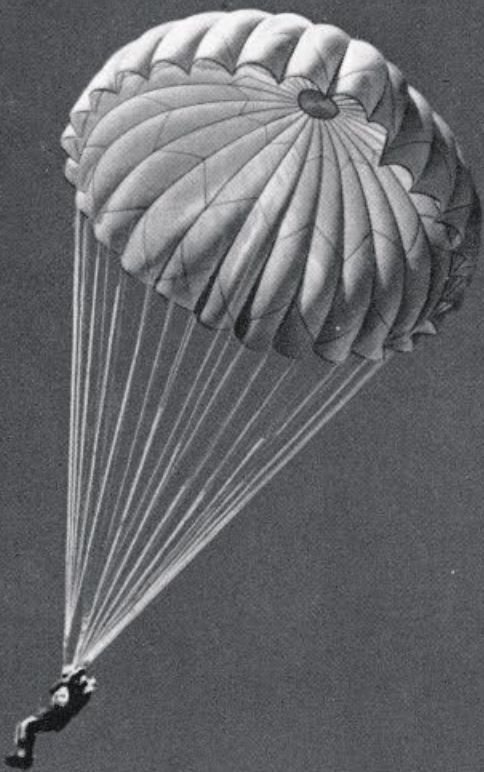
Innombrables victoires à des courses sur route : notamment, le Grand-Prix de Berne, la course du Greifensee, Morat-Fribourg, la Silversterlauf de Zurich, la Basler Stadtlauf et les 25 km de Berlin



1952 – 1954: formation au parachutisme en Grande-Bretagne

Entraînement musclé à la Royal Air Force

Les premiers équipages de la Garde aérienne suisse de sauvetage comportaient des parachutistes. Ces derniers intervenaient en montagne, lorsque le relief empêchait l'atterrissage d'un avion. Ils accomplissaient leur instruction en Grande-Bretagne, au sein d'une Royal Air Force rompue au combat. De 1952 à 1954, plus d'une trentaine de sauveteurs helvétiques se sont ainsi formés à la prestigieuse école de parachutisme de la RAF.





Comment des civils suisses ont-ils pu bénéficier d'une telle formation militaire en Grande-Bretagne, sept ans à peine après la fin de la Seconde Guerre mondiale?

Un conseiller fédéral leur ouvre les portes de l'Armée

Le Dr Rudolf Bucher, alors président de la Garde aérienne de sauvetage, n'éprouve aucune gêne à aborder les personnalités de haut rang. Convaincu d'œuvrer pour une bonne cause, il n'hésite pas à s'adresser au gouvernement. C'est ainsi qu'il rencontre à l'été 1952 le conseiller fédéral Max Petitpierre, alors ministre des Affaires étrangères, afin de lui soumettre sa requête. Son charisme lui permet de gagner les faveurs du magistrat, pourtant réputé d'un abord plutôt froid. Un bref coup de fil à l'ambassade britannique suffit pour obtenir l'accord de principe du côté anglais. En parallèle, le Conseil fédéral délivre aux sauveteurs suisses l'autorisation requise pour accomplir un service de nature militaire à l'étranger.

Le 24 septembre 1952, cinq mois à peine après la fondation de la Garde aérienne de sauvetage, les douze premiers sauveteurs se tiennent

prêts à s'envoler pour Londres. Leur vol au départ de Zurich a été gracieusement offert par Swissair!

Le début de l'aventure sur sol anglais

Parachutés... dans l'illustre école de parachutisme d'Abingdon, dans le comté de l'Oxfordshire, les sauveteurs suisses doivent trouver leurs marques et se plier au rythme de leurs instructeurs britanniques. Après un thé matinal, des œufs au bacon et du porridge, ils se rendent au pas cadencé à leur entraînement en plein vent. Il leur faut acquérir, en l'espace de quatre semaines, une parfaite maîtrise du saut en parachute afin de pouvoir accomplir ultérieurement des missions de sauvetage délicates dans les montagnes suisses.

Cette période d'apprentissage intense est toutefois égayée par des soirées festives en compagnie des officiers anglais. Aujourd'hui encore, les vétérans se rappellent avec émotion ces semaines de durs entraînements et de camaraderie internationale.

Une formation en quatre temps

Les élèves apprennent d'abord la position à adopter à l'atterrissage. Après l'entraînement en salle, suit la phase 2, qui inclut un saut d'une hauteur de 30 mètres depuis une grue orientable. Le mouvement induit par la rotation de grue simule un saut par vent fort.

La troisième phase comprend des sauts depuis un ballon captif. A une altitude de 250 m, les huit hommes doivent rassembler tout leur courage pour effectuer leur premier saut depuis une nacelle située sous le ballon. Reliés à la sangle d'ouverture du parachute, ils se lancent bravement dans le vide: une expérience inoubliable et un grand soulagement lorsque la voile se déploie et la terre se rapproche lentement! Ils ont accompli avec succès leur baptême de l'air, de quoi leur donner du courage pour la suite.

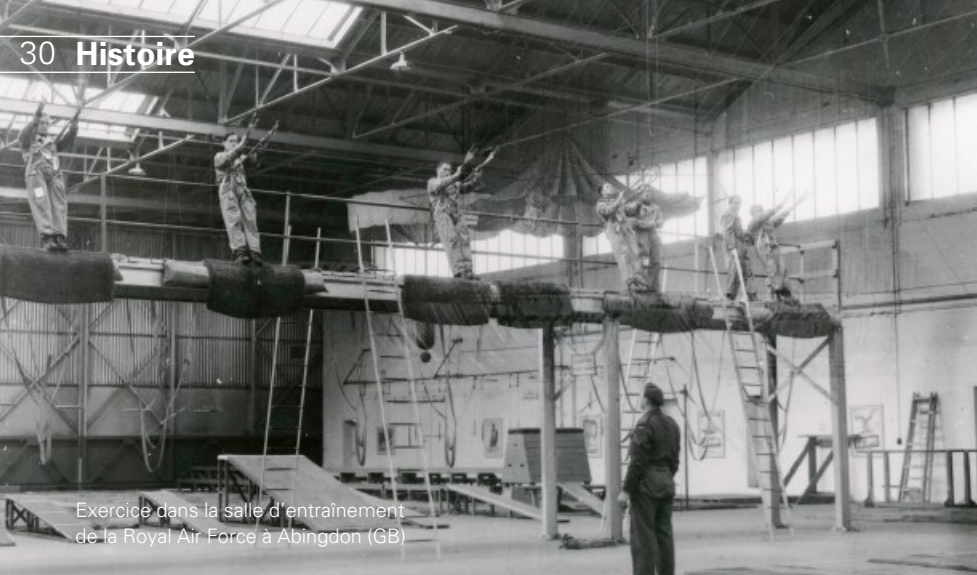
Les douze sauveteurs suisses en compagnie de leur instructeur de la RAF

1^{er}, 5^e et 6^e depuis la droite: Dölf Wiler, Walter Odermatt et Paul Lenzlinger en septembre 1954 ...

... et en 2013 au Centre Rega à l'aéroport de Zurich



L'instructeur transmet ses ordres et corrections aux parachutistes suisses depuis une charrette équipée d'un mégaphone



Exercice dans la salle d'entraînement de la Royal Air Force à Abingdon (GB)

La quatrième phase consiste à sauter depuis un Hastings quadrimoteur, la vitesse de cet avion constituant une difficulté supplémentaire : pour les Suisses, tout s'enchaîne très vite. Equipés d'un casque en feutre, de bottes de saut et de leur parachute, les sauveteurs suisses s'installent dans l'imposant Hasting. Ils attendent avec appréhension que le moteur ralentisse et que le feu passe au vert sur la porte de l'avion pour s'élancer dans le vide. A quelques secondes d'intervalle, ils sautent par petits groupes à une vitesse de largage de 220 km/h. Une fois de retour sur terre sains et saufs, ils tombent dans les bras les uns des autres, soulagés. Les sauts sont répétés d'innombrables fois et par toutes conditions venteuses, pour finalement se dérouler de nuit.

Ces quatre semaines d'entraînement intensif transforment les participants en parachutistes confirmés. Fiers titulaires d'un brevet délivré par le commandant d'escadre Kilkeny de la «First Parachute School of the RAF», ils leur reste désormais à mettre en pratique les compétences acquises dans les montagnes suisses.

En Suisse, tout est différent

En Suisse, les parachutistes fraîchement licenciés doivent toutefois repasser tous les examens, même si les experts de l'Office fédéral de l'air ne peuvent que s'incliner devant l'adresse des candidats dans cette nouvelle discipline.

Ces derniers découvrent dès lors que les sauts en parachute dans les régions montagneuses comportent des risques particuliers. L'air raréfié en altitude, les avions plus petits, les vents imprévisibles et l'atterrissage en terrain accidenté : autant de facteurs qui changent la donne. Mais les Suisses mettent au point leurs propres procédures et équipements pour les missions sur parois rocheuses, sur glace et dans la neige.

Les Anglais leur rendent visite en 1955. Saluant le courage de leurs anciens élèves et leur adaptation libre et originale des compétences acquises auprès de la RAF, ils prennent même des notes pour tirer parti des méthodes helvétiques à leur retour en Grande-Bretagne. Un bel exemple de feed-back qui fait encore la fierté de nos vétérans !

Des exploits limités dans le temps

La technique du parachutisme est toutefois compliquée, son spectre d'application limité et, surtout, les hélicoptères deviennent toujours plus fiables. La mise en service du premier hélicoptère de la Garde aérienne de sauvetage en 1957 signe à ce titre l'abandon du parachutisme comme méthode de sauvetage. Aussi brève qu'intense, l'époque héroïque des sauveteurs parachutistes s'achève en 1959. Le courage et l'esprit pionnier de ces hommes méritent aujourd'hui encore notre respect.

Walter Stünzi



Saut d'une hauteur de 30 m depuis la flèche d'une grue



Premier saut depuis l'avion quadrimoteur de la RAF

Accidents de plongée

Le caisson aux milles vertus des HUG

Pôle suisse de référence pour la médecine hyperbare, les Hôpitaux Universitaires de Genève (HUG) prennent en charge la majorité des cas d'urgence liés aux accidents de plongée sur le territoire national. Rapidité des hélicoptères de la Rega et équipement médical de pointe se conjuguent pour maximiser les chances de récupération du patient. Plongée au cœur d'un outil aux applications multiples : le caisson hyperbare.



Unique en Suisse : le caisson hyperbare des HUG permet de traiter simultanément 16 patients, grâce à ses deux chambres pressurisées

Avril 2012, près de Genève. Un couple de trentenaires s'adonne à sa passion, la plongée. Une fois remonté à la surface, l'homme est pris d'étourdissements et de nausées, les symptômes évidents d'une embolie gazeuse. Pas minute à perdre. Le 144 est alerté et l'hélicoptère de la base Rega-HUG dépêché sur place, avec à son bord un médecin Rega. Un placement rapide en caisson hyperbare s'impose. Le patient y passera 6 heures pour s'en sortir finalement sans séquelle.

Le b.a.-ba : savoir identifier les symptômes

Si la plongée reste un sport sûr avec une trentaine d'accidents par an en Suisse, les accidents de décompression peuvent avoir des conséquences graves. Apprendre à en décoder les symptômes est donc primordial. Deux types d'accident existent, comme nous l'explique le Dr Alain-Stéphane Eichenberger, médecin hyperbare aux HUG et médecin anesthésiste à la base Rega-HUG de Genève : « Premièrement, il y a les cas d'accidents de décompression bénins (type I), qui se manifestent généralement par des douleurs articulaires, des démangeaisons ou des rougeurs. Les symptômes plus alarmants tels que des troubles neurologiques, la perte de l'usage d'un membre ou encore la perte de connaissance sont quant à eux les signes d'un accident de décompression plus grave (type II). Les 2 types d'accident sont le résultat d'un même phénomène, une embolie gazeuse, c'est-à-dire l'obstruction d'un vaisseau sanguin par des bulles d'air ».

La clé : une prise en charge rapide

Les accidents de plongée nécessitent une prise en charge médicale rapide et un placement en caisson hyperbare dans les plus brefs délais, pour les deux types d'accident. « Le recours à l'hélicoptère de la Rega représente à ce titre une plus-value inestimable pour les patients : la rapidité d'intervention et l'équipement médical à bord s'avèrent déterminants », commente le Dr Alain-Stéphane Eichenberger.

Caisson hyperbare : un remède multifonctions

Le placement en caisson hyperbare permet de réoxygéner le patient et d'éliminer les bulles d'air emprisonnées dans les tissus : une descente entre 15 et 30 mètres de profondeur pour stabiliser et traiter les symptômes est réalisée ; une expérience digne de Jules Verne ! Egaleme nt utilisé dans le traitement en urgence des intoxications au monoxyde de carbone, le caisson hyperbare présente en outre des indications thérapeutiques pour le traitement d'affections chroniques telles que la cicatrisation de plaies difficiles. Seul hôpital public en Suisse à disposer d'un caisson hyperbare, les HUG constituent un pôle de compétences novateur en matière de médecine hyperbare.

Stéphanie Spiess



Un système unique au monde

La Rega n'est pas une évidence. Ne touchant aucune subvention, la Rega vit du soutien financier de ses quelque 2,4 millions de donateurs. Grâce à eux, elle peut assurer, 24 heures sur 24, une assistance médicale par les airs.

Sans vous, chères donatrices, chers donateurs, la Rega n'existerait pas. S'affilier à la Rega en vaut la peine, et ce pour différentes raisons. En effet, les assurances ne prennent pas toujours en charge l'ensemble des coûts. Or, si un donateur a besoin d'être secouru, les frais d'intervention de la Rega sont pris en charge en remerciement de son soutien. Quand tous les recours sont épuisés, vous pouvez toujours compter sur la Rega. Mais en donnant, vous aidez avant tout les autres, car vous contribuez directement à la survie de la Garde aérienne suisse de sauvetage.

Nous recevons beaucoup de questions sur les affiliations, notamment pour les familles. Voici donc quelques conseils utiles.

Notre fille aura 18 ans cette année. Reste-t-elle couverte par notre affiliation familiale tout au long de l'année 2013 ?

Oui. Et si vous nous avez communiqué les dates de naissance des membres de votre famille, votre fille sera ajoutée automatiquement à votre carte familiale en tant que personne seule à compter de 2014.

Faut-il être marié pour obtenir la carte familiale ?

Non. Cette affiliation est ouverte aux couples, mariés ou non, ainsi qu'à leurs enfants de moins de 18 ans.

Vous trouverez sur notre site Internet les réponses à ces questions et à bien d'autres concernant l'affiliation à la Rega :

www.rega.ch

> Soutenir la Rega > Questions fréquentes

Pour transmettre/compléter les données relatives à votre famille ou pour toute autre communication :

www.info.rega.ch

> Modification de l'affiliation

Pour consulter vos données :

www.admin.rega.ch

> Numéro de donateur > Code PIN

(Les données peuvent uniquement être consultées, aucune modification en ligne n'est possible.)

Votre numéro de donateur et votre code PIN figurent sur votre facture annuelle.)

Comment joindre la Rega ?

Numéro d'alarme en Suisse 1414

Numéro d'alarme depuis l'étranger

+41 333 333 333

Centrale des donateurs

Lundi–vendredi

08h30–12h00

13h00–16h30

Téléphone depuis la Suisse 0844 834 844

Téléphone depuis l'étranger +41 44 654 32 22

www.rega.ch

Adresse pour toute question

www.info.rega.ch

Centrale téléphonique +41 44 654 33 11

Rega-Newsletter

www.newsletter.rega.ch

Boutique Rega

Téléphone depuis la Suisse 0844 514 514

www.shop.rega.ch