

1414

Magazine des donateurs de la Garde aérienne suisse de sauvetage Numéro 68, novembre 2007

rega 



En mission de jour
comme de nuit
**Les nuits blanches
de la Rega**





4 Dossier

Des équipes mobilisables 24 heures sur 24 : les nuits blanches de la Rega

À la Rega, il arrive parfois que les journées de travail se prolongent tard dans la nuit. La nuit aussi, une assistance médicale sur des lieux d'accidents ou des transferts de patients d'un hôpital régional vers un hôpital central doivent être effectués.

9 Interview

Le pilote d'hélicoptère Walter Schneibel nous parle des missions nocturnes

« Lors d'un vol de nuit, on découvre des choses qu'on ne remarque pas le jour. »

10 Au cœur d'une base

La base Rega de Genève fête ses 20 ans

Au printemps dernier, la Rega et les Hôpitaux Universitaires de Genève ont célébré le vingtième anniversaire de leur partenariat.

13 Partenariat

L'ASM et la Rega : ensemble pour la population de montagne

En collaboration avec la Rega, l'Aide Suisse aux Montagnards organise des transports par hélicoptère dans les régions inaccessibles.

14 Intervention à l'étranger

Slovénie : un voyage qui tourne court

Lorsqu'une hémorragie interne survient brutalement en plein voyage, un rapatriement en avion ambulance dans un hôpital suisse peut s'avérer vital.

16 Poster

Grâce à la technologie moderne, les hélicoptères de la Rega peuvent braver l'obscurité et sauver des vies même au beau milieu de la nuit.

18 Dans les coulisses de la Rega

Vol au-dessus du « Röstigraben »

19 Portrait

21 Jeux et concours

22 Rétrospective

À nouveau sur ses deux jambes

Une fillette victime d'un accident dramatique lors duquel elle a eu une jambe sectionnée a pu être opérée avec succès.

24 En bref

25 Service donateurs

27 Invitée Anne Cuneo

28 Histoire

La Rega effectue des vols à l'étranger depuis un demi-siècle

32 Prévention

Ensemble, pour plus de sécurité dans le sport

0844 834 844

Le numéro d'appel des donatrices et donateurs

Pour joindre la Rega : voir page 25

Couverture :

Intervention au crépuscule : un EC 145 vole au secours d'une personne en détresse dans l'Oberland bernois.

Conseil de fondation de la Rega :

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

Direction:

Ernst Kohler, président ;
 Dr Carlo Höfliger, médecin-chef ;
 Roland Ziegler, chef des finances

Impressum N° 69 / nov. 2007**Magazine des donateurs
de la Garde aérienne suisse
de sauvetage (Rega)**

Parution semestrielle,
 Tirage : 1,469 million

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

Édition française :

CRS, Service de traduction, Berne

Édition italienne :

Gabriella Broggi, Lugano

Photos : Ch. Perret (couverture,

p. 2, 3, 4, 5, 6, 7, 13) ;

M. Heinzer (p. 5) ;

O. Born (p. 2, 10, 11, 21) ;

G. Baumann (p. 2, 9, 14, 15, 22, 23) ;

Ph. Keller (p. 19) ;

J.-E. Bovard (p. 27) ;

F. Engesser (p. 28, 29, 30, 31) ;

M. Koller (p. 31)

Direction de production :

tutto fatto, Zurich

Mise en page :

Alex Demarmels, Thalwil

Éditeur :

Service de presse Rega,

case postale 1414,

8058 Zurich-Aéroport,

www.info.rega.ch,

compte de chèques postaux

80-637-5

Litho : Sota AG, Zurich

Impression : Impression couleurs

Weber SA, Bienne

Publicité : Kretz AG, Verlag und

Annoncen, 8706 Feldmeilen

Reproduction : avec indication

des sources



Ernst Kohler

Chère donatrice, cher donateur,

Qui ne les connaît pas, les évocations tout en finesse d'Antoine de Saint-Exupéry dans « Vol de nuit » ? Avec poésie, l'auteur décrit admirablement les états d'âme du pilote pendant ses longues missions nocturnes. Les équipages de la Rega accomplissent, eux aussi, des vols de nuit. Loin de tout romantisme, dans l'unique but de porter secours. Car l'assistance de la Rega est sollicitée à tout moment : un infarctus du myocarde n'attend pas forcément la levée du jour pour frapper... Hier, les missions nocturnes étaient l'exception ; aujourd'hui, elle font partie de notre quotidien. Ainsi, l'an dernier, les hélicoptères de la Rega ont décollé 1808 fois après la tombée de la nuit.

Mener à bien des interventions dans un noir d'encre relève de la gageure. Aucun détail n'est négligé, aucun effort épargné pour assurer la sécurité de chaque mission. Outre la formation intensive des équipages, des prouesses techniques, telles que les jumelles de vision nocturne et l'appareil de cartographie numérique assisté par satellite, contribuent à la réussite des opérations les plus délicates. Et, afin de permettre un atterrissage sûr lors d'une panne de turbine, le législateur prescrit l'utilisation d'hélicoptères bimoteurs pour les vols nocturnes.

L'appréhension – voire la menace – ressentie face à l'opacité de la nuit est un sentiment partagé par beaucoup. Pour les équipages de la Rega eux-mêmes, braver l'obscurité pour rejoindre le lieu d'un accident constitue un défi sans cesse renouvelé. Malgré toute la technologie qui nous assiste lors de nos vols de sauvetage, la nuit impose le respect. La nuit, justement, tient la vedette de la présente édition. Je vous souhaite une bonne lecture.

Ernst Kohler, Président de la direction

Les équipes de la Rega, mobilisables 24 heures sur 24

Les nuits blanches de la Rega



L'hélico sorti du hangar, c'est le départ dans la nuit noire !

À la Rega, il arrive parfois que les journées de travail se prolongent tard dans la nuit. En effet, les équipes de sauvetage doivent se tenir prêtes à partir en mission 24h/24 : la nuit aussi, elles apportent une assistance médicale sur des lieux d'accidents ou effectuent des transferts de patients d'un hôpital régional vers un hôpital central.

Souper à la base Rega de Dübendorf, près de Zurich : l'équipe de piquet, composée d'un pilote, d'un sauveteur professionnel et d'un médecin, veille à manger une nourriture saine et variée. « Cela nous aide à rester en forme physiquement et mentalement pour accomplir nos missions, de jour comme de nuit », explique le pilote Beat Marti. Tout en mangeant, l'équipe passe en revue les heures qui se sont écoulées depuis la prise de service le matin. Trois interventions d'urgence, plus un transfert interhospitalier, une journée bien remplie est sur le point de s'achever. Mais tandis que d'autres profitent de leur soirée, les équipiers, sitôt sortis de table, entament les préparatifs pour être prêts à intervenir de nuit. Le sauveteur professionnel Matthias Büeler remise l'hélicoptère dans le hangar, le pilote Beat Marti vérifie

la propreté des vitres et le bon fonctionnement des différentes sources lumineuses. Il lui faut remplacer une lampe halogène. « Pour éclairer un terrain d'atterrissage la nuit, nous avons besoin de tous les projecteurs disponibles », explique-t-il.

De bonnes conditions de vol pour la nuit à venir

Les trois équipiers discutent de la météo prévue pour la nuit. En dépit de quelques averses, les conditions semblent bonnes. Le répit de l'équipage est de courte durée. Vers 21h30, la centrale d'intervention de la Rega contacte la base zurichoise pour lui signaler un grave accident de la route à la frontière des cantons de Saint-Gall et Zurich. Une collision frontale entre deux voitures

à Diemberg (SG) a fait plusieurs blessés, dont un incarcéré. Les pompiers sont donc aussi sur les lieux, en plus de la police et des ambulances.

Grâce à la préparation rigoureuse des opérations de nuit, les jumelles de vision nocturne (JVN) se trouvent à portée de main. Peu de temps après l'alerte, l'hélicoptère de sauvetage est sorti du hangar et ses turbines lancées. C'est parti pour un vol de nuit : le pilote se dirige d'abord vers l'est, car pour l'heure il ne connaît pas encore la destination exacte. Quelques instants plus tard, la centrale de la Rega communique à l'équipage les coordonnées exactes du lieu d'intervention ; le sauveteur professionnel entre ces données dans le système de navigation. Le pilote demande l'autorisation de décoller au Service de la sécurité aérienne de l'aéroport de Zurich-Kloten, puis le sauveteur établit une liaison radio avec la police sur le lieu de l'accident. Celle-ci a déjà repéré un terrain d'atterrissage et avertit l'équipage de la présence d'une ligne à haute tension. La lumière bleutée des gyrophares sur le lieu de l'accident se voit de loin à travers les JVN.

Un blessé grave est toujours bloqué à l'intérieur de son véhicule.

Un policier muni d'une veste fluorescente et de bâtons lumineux guide l'hélicoptère vers un pré situé juste à côté du lieu de l'accident. Grâce aux JVN, Beat Marti peut identifier des éléments importants entourant le terrain d'atterrissage, tels que les lignes téléphoniques et les arbres, et déterminer sa trajectoire d'approche. Après un



Réduire les émissions sonores

Les missions nocturnes occasionnent bien sûr des nuisances sonores tirant bien des gens de leur sommeil.

Toutefois, la population helvétique fait preuve d'une grande compréhension à l'égard de ces opérations, qui permettent souvent de sauver des vies.

L'hélicoptère de sauvetage est bruyant, et le bruit porte toujours plus la nuit. C'est pourquoi les pilotes de la Rega volent à une altitude aussi élevée que possible et réduisent leur vitesse de vol au-dessus des zones habitées.

Grâce aux projecteurs des pompiers qui éclairent la scène de l'accident, cette mission de nuit ne se distingue pas vraiment d'une intervention à la lumière du jour.





Tout baigne dans une lumière verte...

Les jumelles de vision nocturne ou JVN (Night Vision Goggles NVG en anglais) amplifient jusqu'à 3000 fois la lumière du ciel nocturne pour la rendre perceptible à l'œil humain. Elles donnent une image verte sur laquelle se distinguent clairement les nuages, le relief et les voies de circulation. Les JVN sont fixées au casque du pilote, qui les relève lors de la phase d'atterrissage.

rapide briefing de l'équipage, il amorce l'atterrissage en s'aidant de tous les projecteurs de l'hélicoptère.

Le médecin urgentiste descend en premier de la machine qui vient de se poser. Pour le Dr Alain Richard, il s'agit en priorité d'avoir une vue d'ensemble du lieu de l'accident et des patients à prendre en charge – tâche qui est loin d'être simple. Son confrère des services de sauvetage au sol le dirige vers le patient le plus gravement atteint. Ce dernier est toujours prisonnier dans l'habitacle de son véhicule. Dans cette situation critique et le bruit des cisailles – les pompiers sont en train de découper la tôle pour dégager le blessé avec le plus de précaution possible – il s'avère particulièrement difficile de poser une perfusion.

« Il n'est pas facile de travailler dans de telles conditions », témoigne Alain Richard. Outre les mesures assurant le maintien des fonctions vitales, il faut prodiguer d'autres soins d'urgence au patient couvert de sang. Souffrant de lésions graves, ce dernier devra être immédiatement intubé et mis sous respiration artificielle une fois désincarcéré.

Les projecteurs des pompiers éclairent d'une lumière blafarde la scène de l'accident

Cette mission de nuit menée par les hommes de la Rega ne se distingue pas vraiment d'une intervention de jour, car les puissants projecteurs des pompiers éclairent d'une lumière crue la scène de l'accident. Mais une fois de plus, la

Une fois arrivé à l'hôpital, le patient est sorti avec précaution de l'hélicoptère.





Le médecin de la Rega a besoin d'un éclairage tamisé pour assurer la surveillance du patient.

Rega a respecté son engagement : apporter, dans les meilleurs délais, une assistance médicale sur le lieu d'un accident.

Il faut ensuite décider où transporter le patient. En raison de la gravité de ses blessures, il doit être absolument admis dans un centre hospitalier, en l'occurrence l'Hôpital universitaire de Zurich. L'hélico repart dans la nuit noire : le vol vers Zurich se déroule sans problème. Activées par radio par l'équipage, les lumières de l'aire d'atterrissage située sur le toit de l'hôpital se distinguent clairement au loin. Au sol, tout se passe comme sur des roulettes : à l'hôpital, une équipe médicale attend déjà le patient dans la salle de déchochage. Après la remise du patient au personnel hospitalier, la mission de l'équipe Rega est accomplie : l'hélico repart dans la nuit, cette fois pour regagner sa base. À l'arrivée, les équipiers doivent encore ravitailler l'appareil en carburant, remettre en état le matériel utilisé et rédiger leurs rapports d'intervention avant de pouvoir enfin rejoindre leurs lits. Il leur faut reprendre des forces au plus vite avant la prochaine mission...

Thomas Kenner

Les missions de nuit se préparent le jour...

Afin d'être pleinement opérationnels de jour comme de nuit, les équipages de la Rega veillent aux points suivants :

- alimentation saine et variée (toutes les bases de la Rega sont équipées d'un coin cuisine)
- bonne hydratation
- protection des yeux (lunettes de soleil suivant la luminosité)
- courtes pauses de repos lorsque les circonstances le permettent
- entretien de la condition physique

« Lors d'un vol de nuit, on découvre des choses qu'on ne remarque pas le jour »

Auparavant exceptionnelles, les missions nocturnes font désormais partie du quotidien des équipes de la Rega. Nous nous sommes entretenus avec le pilote d'hélicoptère Walter Schneibel, responsable à la Rega de la formation aux vols de nuit.

Vous effectuez depuis 26 ans des opérations de sauvetage pour la Rega. Vous souvenez-vous de votre première mission nocturne ?

Je m'en souviens tout à fait, car j'avais été très impressionné par cette opération menée sans JVN (jumelles de vision nocturne), qui n'existaient pas à l'époque. A peine quelques jours après avoir commencé à voler à la Rega, j'ai effectué ma première mission nocturne avec l'équipage de la base lausannoise dans une région que je ne connaissais pas de nuit. Il nous fallait transférer un patient de l'hôpital régional de Riaz vers le CHUV de Lausanne. J'étais ravi de relever ce défi. Bien que jeune pilote, je me sentais en confiance car j'étais assisté par un sauveteur professionnel expérimenté.

Comment faisait-on à l'époque pour s'orienter dans le noir ?

Avant le lancement de l'opération, nous devions déterminer à l'aide d'une carte l'itinéraire de vol, l'altitude minimale ainsi que la distance et la durée du vol. Suivant le niveau d'obscurité, nous nous focalisions, lors de la préparation du vol, sur les sources lumineuses artificielles constituant des points fixes, comme les localités d'une certaine importance, la topographie, une antenne éclairée ou une autoroute.

Les vols de nuit ne s'accompagnent-ils pas d'une certaine appréhension ?

Non. Dès ma première mission, mon manque de connaissance de la région a été compensé par l'expérience du sauveteur professionnel qui se trouvait à mes côtés. De manière générale, l'expérience contribue à la sécurité. C'est pourquoi même aujourd'hui, il est indispensable que le pilote ou le sauveteur professionnel connaisse bien le terrain. La connaissance d'une région de jour ne peut toutefois pas être transposée telle quelle lors d'une mission nocturne, car la nuit, on n'a pas la même perception des lieux que la journée. Un bâtiment qui passe inaperçu le jour peut servir la nuit de point de navigation idéal s'il bénéficie d'un bon éclairage. Lors d'un vol de nuit, on découvre ainsi des choses qu'on ne remarque pas le jour. Alors que les antennes éclairées figurent sur les cartes des obstacles à la navigation aérienne, il est possible, lorsqu'on dispose d'une certaine expérience, d'utiliser d'autres sources lumineuses artificielles pour s'orienter, comme les éclairages des passages souterrains, qui servent de points de référence.

Existait-il déjà, à l'époque, des équipements techniques qui facilitaient les vols dans l'obscurité ?

Le phare de recherche « Spectrolab » SX-16 faisait partie de l'équipement standard de l'Alouette III pour les missions de nuit. Aujourd'hui, il continue à rendre de précieux services et équipe notamment les hélicoptères de type Eurocopter EC 145 et Agusta A 109 K2.



Walter Schneibel : « La nuit, il faut faire preuve d'une extrême vigilance, car même avec les meilleurs moyens techniques, on ne verra jamais comme en plein jour. »

En tant que pilote de la Rega, vous avez eu une influence marquante sur la formation et l'équipement. À quand remonte l'utilisation des premières jumelles de vision nocturne ?

Il y a une vingtaine d'années, j'avais lu par hasard dans une revue spécialisée britannique un article sur l'utilisation militaire d'amplificateurs de luminosité résiduelle. Le pilote en chef de l'époque a rapidement autorisé les premiers vols d'essai avec ces JVN de troisième génération, très performantes. La phase d'essai s'est bien déroulée que la Rega a décidé d'équiper toutes ses bases un an plus tard. Aujourd'hui, je ne pourrais plus m'imaginer voler sans ces instruments optiques, même si l'amplificateur de lumière ne constitue qu'un complément et que nos directives internes ne nous permettent d'envisager un vol de nuit que s'il est possible de l'effectuer sans JVN. L'appareil de cartographie numérique assisté par satellite constitue une autre aide précieuse.

Peut-on dire que grâce à ces progrès techniques, les pilotes voient pour ainsi dire aussi bien la nuit que le jour ?

Auparavant, la pénétration involontaire dans un nuage et l'appréciation des conditions météo nous posaient un réel problème. Aujourd'hui, grâce aux webcams, aux cartes et images météo animées par Internet, nous disposons de données météorologiques très fiables. Les JVN nous permettent aussi de mieux évaluer les conditions météo durant le vol. Néanmoins, la nuit il convient de faire preuve d'une extrême vigilance, car même avec les meilleurs moyens techniques, on n'y verra jamais comme en plein jour.

Interview : Thomas Kenner



Partenariat entre la Rega et les Hôpitaux Universitaires de Genève

Collaboration REGA-HUG : 20 ans déjà !

La Garde aérienne suisse de sauvetage (Rega) et les Hôpitaux Universitaires de Genève (HUG) ont célébré cette année le vingtième anniversaire de leur partenariat. La signature de la convention Rega-HUG en matière de sauvetage hélicoptéré pour Genève et sa région date de mai 1987.

La base genevoise Rega-HUG constitue la plus petite PME aéronautique de Suisse ! Avec un seul hélicoptère à disposition (Eurocopter EC-135), un équipage de 6 pilotes et assistants de vol, et un pool de 15 médecins chefs de clinique en anesthésie des HUG, elle a effectué un nombre important de missions en 2006 : « nous avons réalisé 376 sorties, dont $\frac{2}{3}$ de missions de secours et $\frac{1}{3}$ de transferts de patients entre hôpitaux », précise Bertrand Tornay, pilote et chef de base. Et son rayon d'action s'élargit au fil des ans, avec

un peu plus d'un cinquième des interventions en France voisine.

Marcel Gaille, ancien pilote de la base genevoise et membre du Conseil de fondation de la Rega, est la mémoire vivante de l'histoire de la base : «Le Conseil d'État genevois a tout d'abord décidé de créer un service hélicoptéré pour les besoins de la Protection civile et de la Police, en 1971. Si les contacts avec la Rega étaient alors réguliers, il faut attendre mai 1987 pour que ce service bénéficie d'un médecin de l'hôpital can-

Arrivée de l'hélicoptère Rega-HUG sur le toit des Hôpitaux Universitaires de Genève.



tonal à bord de son appareil et devienne ainsi une véritable base Rega ».

Vu son emplacement privilégié sur l'aéroport international de Genève, cette base a deux spécificités propres. Premièrement, l'équipage est autorisé à effectuer 24h/24h des « vols aux instruments » (vol à l'aide de l'instrumentation de bord) quand les conditions météorologiques ne sont pas suffisantes pour le vol à vue (ex : brouillard). Deuxièmement, l'hélicoptère est équipé pour la recherche de balise de détresse en appui de l'armée et de l'OFAC (Office fédéral de l'aviation civile) !

Lors de cette journée de célébration, Pierre-François Unger – Conseiller d'État genevois en charge du Département de l'économie et de la santé (DES) – a salué le travail des sauveteurs et le « quadrillage fascinant de la Rega sur l'ensemble du territoire suisse » puisque ses équipes de sauveteurs sont capables d'atteindre n'importe quel endroit du pays par hélicoptère en moins de 15 minutes. Comparant le lien des deux institutions à « une véritable histoire d'amour » longue de 20 ans, il a souligné l'attachement de la population genevoise à cette « ambulance aérienne ».

Adrienne Prudente



**2 millionième donateur:
la famille van der Bent de Veyrier (GE)
à l'honneur**

Témoignage de la famille romande lauréate

La journée du 12 avril dernier offerte par la Rega à notre famille restera gravée dans nos mémoires ! Accueillies avec les honneurs à la base de Lausanne, nous nous sommes ensuite envolées en hélicoptère jusqu'à l'aéroport de Zurich-Kloten. Une grande première pour chacune d'entre nous ! Cette magnifique heure de vol, par une belle journée ensoleillée, est un excellent souvenir ; en particulier la présence chaleureuse et rassurante de notre pilote, Peter Hässig.

Après notre atterrissage à Zurich-Kloten, nous avons découvert les coulisses de la Garde aérienne suisse de sauvetage. Le tout, en rencontrant des collaborateurs de la Rega : pilotes d'avions et d'hélicoptères, sauveteurs, médecins, infirmiers, mécaniciens, personnel administratif. Quelle diversité passionnante !

Visiter la centrale d'intervention nous a impressionnées. Particulièrement la visualisation des cartes de la Suisse, de l'Europe et du reste du monde avec de nombreux points rouges indiquant les demandes de rapatriement. Nous avons alors pu saisir la complexité des décisions à prendre lors de telles missions.

Avant cette journée, notre image de la Rega se limitait aux fameux hélicoptères rouges secourant les blessés sur les pistes de ski... Mais, en réalité, les secouristes de la Rega agissent dans des situations très variées, au sein d'une institution de sauvetage aérien unique en son genre que beaucoup de pays nous envient.

La famille van der Bent



L'idée d'excursion de la base genevoise

Découvrez l'histoire de la première organisation humanitaire du monde !

Situé au cœur de Genève, le Musée international de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge présente l'extraordinaire histoire d'hommes et de femmes engagés au service de l'humanité. Pour Jonathan Volorio, pilote à la base Rega-HUG, la visite est à la fois « passionnante et très touchante ».

Le musée plonge ses visiteurs dans la passionnante histoire de la première organisation humanitaire au monde, créée en 1863 par le suisse Henry Dunant. Photos, films, écrits et objets permettent de comprendre les actions conduites et de poser un regard différent sur l'évolution des conflits et des catastrophes. Jusqu'au 27 janvier 2008, le musée présente une exposition temporaire intitulée « Grand Prix de la catastrophe ». Elle traite de la problématique de la concurrence entre ONG lors des opérations de secours en cas de catastrophe naturelle.

Pour plus d'informations : www.micr.org

L'Aide Suisse aux Montagnards et la Rega :

Unies pour l'avenir de la population de montagne

L'Aide Suisse aux Montagnards (ASM) est un partenaire fiable pour les habitants des régions montagneuses. En collaboration avec la Rega, elle organise des transports par hélicoptère dans les régions inaccessibles. Elle soutient par ailleurs chaque année des centaines de projets destinés à améliorer l'avenir des populations de montagne.

L'Aide Suisse aux Montagnards et la Rega collaborent étroitement depuis des décennies : en période d'estivage, les deux fondations organisent des transports hélicoptérés d'animaux morts ou blessés dans les régions alpines. Quelques 1000 opérations « Contadino », comme on les appelle à la Rega, sont ainsi réalisées année après année en faveur du bétail. Le spectre de ces interventions est aussi varié que celui des missions usuelles de la Rega : il peut s'agir aussi bien de déposer un vétérinaire sur un alpage que d'approvisionner en fourrage des régions alpines coupées du reste du monde. Le plus souvent, il s'agit d'évacuer des bêtes mortes ou malades jusqu'au prochain endroit accessible par un autre moyen de transport.

Un vaste champ d'activités et des effets durables

L'Aide Suisse aux Montagnards s'engage depuis plus de 60 ans en faveur de régions de montagne habitées et exploitées. Celles-ci constituent un espace économique et de détente de premier plan pour tout le pays. La vocation de l'ASM ne se limite pas à aider des familles de paysans à adapter leur étable aux nouvelles réglementations. Elle contribue aussi à sécuriser le trajet des écoliers grâce à l'acquisition d'un bus scolaire. À transformer, dans une région de montagne reculée, un hôpital vétuste en un centre de santé moderne. À soutenir les personnes qui s'engagent pour sauvegarder les commerces de leur village. À permettre à jeunes et vieux de se rendre dans une vallée pour y suivre des cours de formation continue ou d'aller dans une bibliothèque. Ou encore à préserver la fromagerie d'un village qui offre du travail et une bonne source de revenus à la région.

« L'avenir n'est pas le fruit du hasard ! »

« Nos régions de montagne ont un avenir », affirme Hugo Höhn, directeur de l'ASM. Mais pour cela, il faut que leurs habitants puissent y vivre en bénéficiant de conditions économiques et sociales attrayantes et ne soient pas contraints de quitter leur village pour s'installer dans la plaine. C'est dans ce contexte que l'Aide Suisse aux Montagnards apporte un soutien décisif. « Une aide à l'autonomie », telle est la règle de base de l'ASM. Aussi l'initiative personnelle de la population de montagne est-elle toujours requise. « Les habitants des régions montagnardes montrent qu'ils sont prêts à sortir des sentiers battus et à oser des démarches innovantes », explique M. Höhn. « Ils ont besoin de notre aide et la méritent, car l'avenir n'est pas le fruit du hasard ! »

Kaspar Abplanalp/Thomas Kenner

Durant la période d'estivage, les bovins comptent aussi au nombre des « patients » de la Rega.

L'Aide Suisse aux Montagnards en bref

Fondée en 1943, l'Aide Suisse aux Montagnards est une fondation d'utilité publique exclusivement financée par des dons. De concert avec la population montagnarde, elle s'attache à développer l'environnement économique et les espaces de vie des régions montagneuses, à préserver les cultures locales et le patrimoine, ainsi qu'à freiner l'exode rural.

Ses 30 experts bénévoles examinent avec soin les demandes de soutien en se rendant directement sur les lieux. En 2006, l'ASM a investi 28,6 millions de francs, qui ont généré des investissements de 150 millions de francs. Ces fonds sont affectés à la création de valeur ajoutée et de postes de travail dans l'artisanat local. Il a ainsi été possible de soutenir 937 projets dans les domaines suivants : agriculture, sylviculture, bois, formation, tourisme, énergie, artisanat et santé. Dans les situations de crise, l'ASM dispense une aide immédiate, sans tracasseries administratives. L'organisation porte le label de qualité ZEWO et est certifiée par les instances de contrôle SQS et VMI pour l'excellence de son management NPO.

www.berghilfe.ch/fr/





Aéroport de Portorož : tout est prêt pour l'embarquement du patient.



Entre deux tuyaux de perfusion, le patient jette un regard à l'extérieur.

Une hémorragie interne, synonyme d'urgence médicale

Slovénie : un voyage qui tourne court

Parce qu'il a perdu beaucoup de sang, Helmut D. a été admis aux soins intensifs de l'hôpital de Portorož, en Slovénie. Il se sent faible et inquiet. Les causes de l'hémorragie – survenue comme un coup de tonnerre dans un ciel serein – doivent être recherchées et traitées. Les équipes médicales de Portorož et de la centrale d'intervention de la Rega, à Klotten, sont unanimes pour dire qu'un rapatriement en avion ambulance dans un hôpital suisse s'impose d'urgence.

« Bon rétablissement ! » : dans l'ambulance, l'infirmière de la Rega prend congé du patient.





Survol du majestueux paysage des Alpes bernoises.



Aéroport de Berne-Belp : c'est ici que s'achève le vol de rapatriement.

Helmut D. et sa femme ont décidé de fuir les frimas de l'hiver pour quelques jours et, comme ils le font souvent, ils s'inscrivent à un voyage organisé en car. Cette fois-ci, ils ont choisi Portorož, en Slovénie, une pittoresque station balnéaire d'Istrie, sur la côte adriatique.

Un soir, peu avant le repas – où l'on va servir des spécialités du cru sur fond de spectacle folklorique –, le retraité se sent peu bien. Au lieu de se rendre à table, il sort faire quelques pas, puis se couche assez tôt. « Ça va passer ! », se dit-il.

Il vomit du sang

Au réveil, Helmut ne va pas mieux, loin de là. En le voyant, sa femme a un choc : il est blanc comme un linge, nauséux et vomit tout à coup une grande quantité de sang. Elle avise la réception de l'hôtel, qui appelle aussitôt une ambulance.

Admis aux soins intensifs de l'hôpital régional, le touriste suisse subit de nombreux examens, parmi lesquels une gastroscopie – épreuve aussi désagréable que douloureuse. S'il pouvait quitter l'établissement sur-le-champ, Helmut le ferait sans hésiter. Vieux loup de mer, il a sillonné les océans à bord de son voilier pendant de longs mois, et il en a vu d'autres. Mais les médecins ne veulent rien savoir et entendent bien le garder sous surveillance, aux soins intensifs qui plus est. Les investigations ont en effet révélé des ruptures au niveau de nombreuses veines œsophagiennes, ruptures qui pourraient provoquer de nouveaux saignements. Pas question donc de le laisser partir.

Au bout de cinq jours, la Rega est alertée

Le patient est à la diète stricte : ni nourriture ni boissons. On l'alimente par perfusion. Et même s'il ne vomit plus, les résultats de laboratoire laissent supposer que les saignements se poursuivent. Helmut reçoit plusieurs transfusions. Il devient de plus en plus évident que le retour en Suisse ne se fera pas en car. Son épouse rentre de son côté, avec le reste du groupe. Comme elle ne connaît pas la

langue du pays, sa présence à Portorož n'est pas d'une grande utilité. Entre-temps, des proches en Suisse alertent la Rega, dont les médecins se mettent immédiatement en contact avec la clinique en Slovénie. Les deux équipes médicales s'accordent sur le fait que le patient doit être rapatrié par avion ambulance. Pour ne pas prendre de risques inconsidérés, explorations et tests de laboratoire sont répétés. Le jour suivant, la centrale d'intervention de la Rega appelle Portorož pour organiser le retour.

Une heure de vol à peine

Six jours après son admission, Helmut D. quitte l'hôpital slovène. Un médecin urgentiste l'accompagne dans l'ambulance qui le conduit à l'aéroport où est stationné le jet Rega. Les pilotes ont déjà rempli toutes les formalités. Le médecin et l'infirmière l'accueillent et l'installent sur la civière pour le transférer dans la station de soins intensifs du bord. Il peut enfin s'entretenir de son état de santé dans sa langue. Car, si l'équipe médicale sur place était aimable et serviable, la barrière linguistique était difficile à surmonter.

Les perfusions sont contrôlées et les câbles des moniteurs branchés aux écrans de surveillance. Avec ses 1200 mètres, la piste d'envol de Portorož compte parmi les plus courtes que l'avion de la Rega puisse emprunter. Les deux réacteurs lancés à plein régime, l'avion à la croix rouge décolle et atteint bientôt son altitude de croisière. Sur le plan médical, le vol se déroule sans anicroche et, au bout d'une heure à peine, l'appareil entame déjà sa descente vers l'aéroport de Berne-Belp. De son hublot, Helmut reconnaît les Alpes bernoises. Pas de doute, l'atterrissage est imminent.

Sur le tarmac, une ambulance l'attend. Le patient y est transporté par la rampe d'accès prévue à cet effet. Le médecin Rega transmet toutes les directives à l'ambulancier, puis les chemins se séparent. Peu après, le passager est admis à l'hôpital cantonal de Fribourg où il subira d'autres investigations et recevra le traitement requis. Il n'est certes pas au bout de ses peines, ni tout à fait arrivé à la maison, mais pour l'instant, une chose compte avant tout : il se retrouve enfin plus près des siens.

Gery Baumann

« Nightrider » grâce à la technologie

La Rega n'est pas uniquement sollicitée de jour : environ une mission hélicoptère sur cinq se déroule après la tombée de la nuit. En dehors des espaces aériens contrôlés, les pilotes naviguent à vue. Les équipements techniques, tels que les feux anticollision, le système de navigation numérique ou les jumelles de vision nocturne, contribuent à réduire les risques.



moderne



1 Jumelles de vision nocturne (JVN)

Les JVN amplifient jusqu'à 3000 fois la lumière du ciel nocturne. Elles donnent une image verte sur laquelle se distinguent clairement les nuages, le relief et les voies de circulation.

2 Phare d'atterrissage fixe (250W)

Le phare d'atterrissage permet à l'hélicoptère de signaler sa présence et d'être repéré plus rapidement par d'autres aéronefs ou les équipes de sauvetage au sol.

3 Projecteur orientable intégré

Ce projecteur orientable et inclinable à 150° et 73° permet au pilote d'éclairer la zone d'atterrissage et d'identifier les obstacles.

4 Phare de recherche « Spectrolab » SX-16

Utilisé la nuit pour la recherche de personnes disparues. Puissance 30 à 40 mio de bougies, portée 1,6 km. D'un poids de 29 kg, orientable et inclinable, il n'est monté sur l'hélicoptère qu'en cas de besoin.

5 Phare d'atterrissage orienté à 30° vers la gauche (250W)

Sert à éclairer le champ de vision du sauveteur professionnel lors de l'atterrissage.

6 Phare de treuil (250W)

Il projette la nuit un faisceau vertical sur le treuil de sauvetage.

7 Feux de position

Allumés de façon constante conformément aux prescriptions aéronautiques. Feu gauche rouge, feu droit vert, feu arrière blanc.

8 Projecteurs de dérive

Éclairent de façon constante la zone de danger du rotor de queue.

9 Feux à éclats

Feux clignotants blancs, visibles loin à la ronde.

10 Feux anticollision

Compatibles avec les JVN, ces feux clignotants rouges sont systématiquement allumés de jour comme de nuit. Ils permettent à l'hélicoptère d'être facilement repéré par les autres aéronefs.

La Rega s'expose

Modhac, La Chaux-de-Fonds

26.10.-4.11.2007

I Viaggiatori, Lugano1^{er}-4.11.2007**Präventa, gare centrale de Zurich**

2-4.11.2007

Foire de Genève

8-18.11.2007

Selezione Ambiente, Locarno

9-18.11.2007

Comptoir Broyard, Payerne

9-18.11.2007

Musée des Transports, Lucerne

17-18.11.2007

Foire de Winterthour

28.11-2.12.2007

Vacances, sports et loisirs,**Genève**

25-27.01.2008

FESPO, Zurich

31.1-3.2.2008

Salon des vacances, Saint-Gall

8.2-10.2.2008

Salon des vacances, Bâle

15.2-17.2.2008

Musée des Transports, Lucerne

29-30.3.2008

Zürichsee Messe, Wädenswil

2-6.4.2008

Musée des Transports, Lucerne

3-4.5.2008

Sur notre site web, vous trouvez les lieux et les dates des manifestations et des expositions auxquelles la Rega participe :

www.rega.ch (Service/Expositions)

La Rega en tête des sondages

La Garde aérienne suisse de sauvetage est la société helvétique la plus en vue : c'est ce que révèle la deuxième édition d'un sondage réalisé par l'institut d'études de marché IHA-GfK AG. Selon le quotidien économique « Cash Daily », les multinationales comme UBS, Nestlé ou Roche comptent bien parmi les entreprises les plus profitables, mais dès lors qu'il s'agit de désigner l'entité qui mérite le plus leur confiance, les Suisses votent pour la Rega.

Afin de déterminer quelles sont les 100 sociétés suisses les plus renommées, tous secteurs d'activité confondus, IHA-GfK a interrogé plus de 3500 personnes. Les organisations à but non lucratif figurent pour la première fois dans le classement, que domine la Rega avec un résultat de 85 points sur 100.

Comme l'ont souligné divers médias, une entreprise « normale », poursuivant un but lucratif, ne saurait égaler le formidable score de la Rega. Le groupe Swatch, avec 80 points, se hisse sur la deuxième marche du podium, devant Logitech, Hergiswiler Glas, Lindt & Sprüngli et Leica Geosystems, qui obtiennent des notes comprises entre 79 et 76 points.

Thomas Kenner

Chronographe Rega Puls « Edition 2007 »

Fruit d'une étroite collaboration entre l'horloger Rodania et la Rega, ce chronographe exclusif est spécialement taillé pour



l'aventure : échelle pulsométrique (20 pulsations), affichage de la date, mouvement à quartz de précision suisse, verre saphir inrayable, boîtier en acier poli, étanchéité à 50 mètres, bracelet caoutchouc ou métal et cadran disponible en cinq variantes. Vous pouvez commander la Rega Puls directement sur le site www.rodania.ch (prix : 595/650 francs). Pour chaque montre vendue, 90 francs sont reversés à la Rega.

Campagne promotionnelle en Suisse romande Vol au-dessus du « Röstigraben »

Avec deux millions de donateurs, la Rega est une institution d'envergure nationale, représentée dans toutes les couches de la population. En Suisse romande toutefois, la Garde aérienne accuse un léger retard : les donateurs y sont en effet moins nombreux. Pour contrer la tendance, une campagne promotionnelle en langue française sera lancée cet automne.

Les van der Bent n'ont pas attendu la nouvelle campagne pour rejoindre la grande famille Rega : début 2007, les parents et leurs trois filles sont devenus les deux millionnièmes membres de la Garde aérienne (voir récit en page 11). La Rega espère que d'autres Romands leur emboîteront le pas et lui permettront de renforcer ainsi sa position en terres francophones.

Les Romands, lanterne rouge

Seuls 17% des habitants de Suisse romande sont affiliés à la Rega, contre 26% des Alémaniques. Aussi l'organisation mènera-t-elle, cet automne, une campagne ciblée pour se faire mieux connaître du public romand. Le message véhiculé est simple : quiconque peut être tributaire à tout moment de l'aide de la Rega. Elle-même dépend de la générosité de ses donateurs pour mener à bien sa mission.

Les chiffres sont éloquentes : chaque mois, un Suisse dépense une trentaine de francs pour divers jeux de hasard et de loterie, soit le montant annuel de l'affiliation à la Rega. Or, d'un point de vue statistique, les probabilités de devoir recourir un jour aux services de la Rega sont 15 000 fois plus élevées que les chances de cocher les six bons numéros au loto !

Ne rien laisser au hasard

Pour inciter le plus grand nombre de Romands à saisir leur chance de devenir donateurs, la Rega a décidé de jouer sur la comparaison avec la loterie. D'ailleurs, le prospectus qui sera adressé aux donateurs potentiels est conçu comme une grille de loto. Avant cela, la campagne débute par un spot publicitaire diffusé à la télévision et au cinéma.

En mettant l'accent sur la Suisse romande, la Garde aérienne suisse de sauvetage entend y accroître durablement le nombre de ses membres pour le porter au niveau de la moyenne nationale. Contribuer à combler le « Röstigraben » par les airs, quel beau projet !

Walter Stünzi

Tournage avec le Challenger pour le spot diffusé à la télévision et au cinéma.





Dépôt du matériel médical : le paternoster est le principal outil de travail de Madeleine Schärer et de ses collègues.

Logistique médicale : prestation derrière les coulisses hautement estimée

Médicaments, plateaux-repas et livres à colorier

Pour soigner les patients dans les avions ambulance ou sur les vols de ligne, les infirmières et les médecins de la Rega ont besoin de matériel en suffisance et d'appareils en parfait état de marche. C'est l'affaire de la logistique médicale.

Petits fruits rouges à picorer, tarte aux raisinets : la veille, Madeleine Schärer a fait la cueillette dans son jardin pour offrir quelques délices à ses collègues pendant la pause. Employée depuis 1996 à la logistique médicale de la Rega – elle vient des soins à domicile –, elle est chargée de garantir que les équipes médicales disposent en vol de tout le matériel nécessaire et de machines fonctionnant à la perfection.

Chaque matin, elle contrôle si tous les appareils du dépôt et des avions sont raccordés au secteur. Le jour de notre visite, elle vérifie les tuyaux de ventilation artificielle, les emballe avec leurs accessoires, appose les étiquettes et place les sets dans le stérilisateur. Puis, lecture des mails. Ses deux collègues de travail, d'anciennes infirmières de vol, lui ont fait un rapport circonstancié : les bouteilles d'oxygène et les médicaments sont commandés ; le prochain cours de perfectionnement sera consacré à de nouvelles méthodes de traitement des plaies ; le congélateur fonctionne à nouveau et les plateaux-repas devraient arriver le lendemain ; la touche de gauche du moniteur n° 3 semble avoir un problème, il faut l'envoyer en contrôle. Pour ces trois collaboratrices, toutes engagées à temps partiel, la communication écrite est essentielle. Elles doivent pouvoir compter les unes sur les autres. Et c'est le cas.

Toujours là, partout

La centrale téléphonique annonce que 30 livres à colorier Globi sont arrivés : cadeaux de consolation pour les petits patients. Sur le chemin de la centrale, le mobile de Madeleine vibre dans sa poche : il faut aller chercher une infirmière à l'aéroport. Trajet faisant, sa collègue lui raconte la mission de rapatriement sur vol de ligne qu'elle vient d'achever. Madeleine l'écoute avec intérêt. À peine de retour au Centre Rega, nouvel appel téléphonique : « Oui, j'ai bien reçu le passeport et je l'ai déjà envoyé. » Elle fait parvenir ses documents à un patient hospitalisé. Mère de quatre garçons, elle est coutumière

de l'imprévu et met désormais la souplesse acquise au service des multiples tâches qu'elle accomplit pour la Rega.

De puissants « paternoster »

Son collègue de l'économat se trouve devant l'entrée avec cinq imposantes caisses de matériel. Madeleine range les perfusions, médicaments, compresses, pansements et autres articles dans le paternoster, immense ascenseur continu dont les 34 tiroirs abritent tout le stock médical. Madeleine en tient un contrôle très strict, notant scrupuleusement toutes les dates de péremption. Une de ses collègues lui demande un coup de main pour l'inventaire mensuel de l'équipement standard du jet, ce que Madeleine fait avec plaisir. Après cette journée bien remplie, elle apprécie le moment de détente qu'elle partage avec son mari à la maison, dans le calme de la nature.

Tous les mois, l'équipe de la logistique teste les appareils des trois avions ambulance et vérifie de fond en comble les sacs à dos et autres sets de matériel des médecins au moyen d'un aide-mémoire. Rien ne doit y manquer, être défectueux ou périmé. Un tel job requiert une concentration maximum, en permanence.

« J'aime aider les gens ». À son poste, Madeleine Schärer est au service des autres collaborateurs et, par là, de la mission de la Rega : apporter aux patients une assistance médicale en vol. « Mon travail a un sens. À chaque ustensile que j'emballe, à chaque trousse médicale que je complète, je pense à la personne qui va être prise en charge et je lui souhaite le meilleur, de tout mon cœur. »

Maria Betschart

Découvrez l'équipement d'un avion ambulance Canadair CL 604 Challenger, par une visite virtuelle sur www.hangar.rega.ch

REGA SPÉCIAL KIDS

Jeu des dix erreurs



© + © Globi-Verlag

Après un grave accident sur l'autoroute du Gothard, Globi prête main-forte aux sauveteurs pour évacuer les blessés. La fillette sur la civière a eu beaucoup de chance, le médecin a immédiatement traité ses blessures et l'hélicoptère de la Rega la transportera bientôt à l'hôpital. Dans le feu de l'action, le dessinateur s'est déconcentré : il a fait dix erreurs en recopiant son dessin. À toi de les trouver !



À gagner :
une horloge murale
radiocommandée



Reconnais-tu cet hélicoptère ?

Cet appareil est stationné en Suisse romande. Mais bien qu'il effectue des missions pour le compte de la Rega, il ne fait pas partie de la flotte de la Garde aérienne et n'arbore pas non plus ses couleurs. Saurais-tu dire de quel type d'hélico il s'agit ? Tu trouveras des indices en lisant attentivement ce magazine. Ecris ta réponse sur une carte postale et envoie-la d'ici au 10 décembre 2007 à : **Rega « Quiz », case postale, 1289 Genève Services Spéciaux**

Parmi les bonnes réponses, la Rega tirera au sort dix participants qui gagneront chacun une horloge murale radiocommandée d'une valeur de 59 francs. Comme ça, tu seras toujours à l'heure. Bonne chance !

Solution n° 68 :

En 2006, la base Rega de Lausanne a réalisé au total 917 interventions, 952 si l'on compte les vols internes.

Les deux réponses sont donc justes.

Les gagnants d'un sac à dos Rega sont :

Argo Devittori, 6932 Breganzona ; Dominik Widmer, 4900 Langenthal ; David Wymann, 9000 St. Gallen ; Mélanie Buchilly, 2732 Reconvilier ; Alexandra Müller, 7260 Davos Dorf ; Cristina Ren, 6946 Ponte Capriasca ; Urs Trümpy, 8755 Ennenda ; Carine Bourquard, 2074 Marin ; Petra Schumacher, 6010 Kriens ; Lucien Crescoli, 2013 Colombier



Sa jambe réimplantée étant, pour l'instant du moins, plus courte que l'autre, Saynab a besoin d'une chaussure orthopédique.

Après un grave accident de la circulation

À nouveau sur ses deux jambes

Victime d'un dramatique accident de la route, la petite Saynab a eu la jambe gauche sectionnée et la droite pratiquement arrachée. Le fait qu'elle marche à nouveau sur ses deux jambes tient proprement du miracle. Un miracle qui s'explique par la rapidité des secours, les soins compétents reçus à la chirurgie pédiatrique de l'Hôpital de l'Île à Berne et, surtout, la volonté inébranlable d'une petite Somalienne âgée aujourd'hui de quatre ans et demi.



29 juin 2006 : ce jour aurait dû être synonyme de joie. Accompagnée de son papa, la petite Saynab, 3 ans, se rend à la maternité pour aller chercher sa maman et sa petite sœur née trois jours plus tôt. Mais les choses tournent au drame. En traversant un passage à piétons près de chez eux, à Uetendorf (BE), le père et la fillette sont fauchés par un camion et grièvement blessés. Le père parvient tout juste à téléphoner à un ami, qui alerte la police et les secours.

Deux hélicoptères Rega dépêchés sur place

Après la police et l'ambulance, l'hélicoptère de la Rega est rapidement sur place, dépêché depuis la base située à l'aéroport de Berne-Belp, tout proche du lieu de l'accident. Les deux blessés ayant alors perdu connaissance, l'hélicoptère de Gsteigwiler est demandé en renfort. Les premiers soins sont des plus complexes et les équipes travaillent main dans la main – étroite collaboration à laquelle le père et la fillette doivent probablement leur survie. Pour sa part, le chauffeur du camion est pris en charge par une cellule psychologique. Les deux patients sont transportés par hélicoptère à Berne, où une équipe médicale pluridisciplinaire réussit l'inimaginable au cours d'une intervention de plusieurs heures : réimplanter la jambe sectionnée de la fillette et rattacher celle qui était gravement lésée.

Des trésors de patience

Saynab reste hospitalisée près de six mois en pédiatrie à Berne. Elle est opérée à sept reprises. Pendant toute cette période, sa maman peut loger près de l'hôpital et lui rendre visite tous les jours, accom-

pagnée du bébé. Sa gaieté naturelle, son courage et son incroyable envie de s'en sortir font très bientôt de ce rayon de soleil le chouchou du personnel. Durant tout son séjour, la petite Africaine attend les week-ends avec une immense impatience : elle reçoit alors la visite de son papa, encore hospitalisé lui aussi après une intervention chirurgicale. En fin de semaine, les infirmiers poussent son lit vers la chambre de Saynab à travers les couloirs qui séparent les deux divisions. Aujourd'hui enfin, toute la famille est à nouveau réunie, même si la fillette retourne en rééducation à l'hôpital chaque semaine. Au fur et à mesure de sa croissance, elle devra subir d'autres opérations. Mais pour l'heure, elle s'en soucie peu et vit au jour le jour.

Grande empathie de la population

« Parfois, raconte sa maman, lorsqu'elle joue avec d'autres enfants, Saynab semble oublier complètement que, bien qu'elle marche et qu'elle arrive même à sauter, ses mouvements ne sont pas aussi aisés que ceux de ses camarades. Souvent, ce sont les autres qui font attention à ce qu'il ne lui arrive rien. » Il est très étonnant de voir avec quelle bonne volonté Saynab a accepté son sort. La presse locale ayant relaté l'accident, les gens dans la région connaissent bien la famille et lorsqu'ils la rencontrent, au détour d'une promenade ou au supermarché, ils demandent spontanément à la fillette comment elle va et lui adressent des encouragements. Saynab et ses parents y sont sensibles et se sentent un peu plus confiants pour affronter les épreuves qui les attendent encore.

Gery Baumann



Les Alpes sur écran géant, frissons garantis !

Dans son film « Les Alpes », John Harlin, troisième du nom, nous emmène sur les traces du passé, défier la mythique face nord de l'Eiger. Glace, neige et falaises – pendant 45 minutes, nous traversons des paysages à couper le souffle, avec vue sur les plus beaux sommets de Suisse. En toile de fond, la musique grandiose de Queen est le compagnon idéal pour ce périple. Réalisation : Stephen Judson. Production : Greg MacGillivray. Séances quotidiennes jusqu'en juin 2008 au Cinéthéâtre IMAX, Musée Suisse des Transports, Lucerne. www.imax.ch

Programme de sauvetage de la Fondation Suisse de Cardiologie HELP – en cas d'urgence cardiaque et cérébrale

Informar la population sur les symptômes de l'attaque cardiaque ou cérébrale, enseigner la manière de donner l'alerte au 144 ou, en dehors des voies praticables, au 1414 et sauver ainsi des vies : tel est l'objectif du premier programme national de sauvetage HELP.

En cas d'infarctus du myocarde, d'attaque cérébrale ou d'arrêt cardio-circulatoire, plus la prise en charge médicale est rapide et plus les chances de survie augmentent. Le plus souvent pourtant, un temps précieux est irrémédiablement perdu entre l'apparition des symptômes et l'hospitalisation. Or, s'ils étaient mieux informés, les profanes pourraient apporter une aide efficace et réduire considérablement ce délai. À cet effet, la Fondation Suisse de Cardiologie entend promouvoir la formation au sein de la population : une bonne préparation est une condition indispensable pour reconnaître les signes avant-coureurs

d'une attaque, alerter immédiatement les secours (au 144 ou au 1414) et prodiguer les gestes qui sauvent.

Équipes d'urgence dans les entreprises

À partir de cet automne, la Fondation Suisse de Cardiologie proposera aux collaborateurs d'entreprises et d'institutions intéressées des cours de formation à la réanimation cardio-pulmonaire et au maniement du défibrillateur automatique externe (DAE), le but étant de constituer des équipes HELP internes à même d'intervenir rapidement dans les règles de l'art.

Prix HELP pour un sauvetage réussi

La fondation récompense en outre les non-professionnels qui ont sauvé la vie d'une victime après une attaque cardiaque ou cérébrale. Le prix HELP est décerné dans deux catégories : premièrement, dans la catégorie déclenchement rapide de l'alarme, lorsque le sauveteur n'a aucun lien de parenté avec la victime et que celle-ci a survécu à l'accident sans séquelles neurologiques graves. Deuxièmement, dans la catégorie réanimation cardio-pulmonaire réussie, le cas échéant avec recours à un défibrillateur automatique externe.

Maria Betschart

www.helpbyswisshheart.ch



**AGIR CORRECTEMENT
SAUVER DES VIES**

Eclipse totale de Lune en 2008

Aux premières heures du 21 février 2008, le satellite de la Terre, alors en phase de pleine lune, entrera dans la pénombre dans le secteur sud du globe. Si les nuages ne jouent pas les intrus, l'éclipse, qui sera totale de 4h à 4h51, pourra être suivie dans son intégralité.

Urgences dans le sport

L'Alliance suisse des samaritains propose un nouveau cours aux sportifs amateurs, membres de sociétés sportives et enseignants qui veulent actualiser et approfondir leurs connaissances en premiers secours. Au travers d'exercices pratiques, les participants acquièrent l'assurance requise pour porter secours aux sportifs blessés.

www.samaritains.ch

Conseils utiles

Pilier de l'économie des pays industrialisés, le tourisme éveille aussi l'espoir des pays en développement. L'interaction entre voyageurs et population locale est source d'échanges et de partage. Ce site vous renseigne sur le tourisme durable et socialement responsable, respectueux de l'environnement et de la culture autochtone :

www.respect.at



bike to work 2008

En juin 2007, 33 182 personnes de 607 entreprises sont allées au travail à vélo. Félicitations à ces amoureux de la petite reine ! Pour participer en 2008, il vous suffit de convaincre votre employeur de s'associer à l'initiative. Les entreprises désireuses de promouvoir la santé de leurs collaborateurs peuvent s'inscrire jusqu'à fin février 2008. Pédalez et attaquez l'été en pleine forme !

www.biketowork.ch

Ce que vous avez toujours voulu savoir sur votre affiliation à la Rega...

A l'occasion de l'appel au renouvellement des affiliations 2008, la Rega vous offre pour la première fois un accès direct à vos données personnelles.



Tous mes enfants sont-ils compris dans mon affiliation ? Quand ai-je réglé ma dernière contribution ? Sous quelle adresse suis-je enregistré à la Rega ? Bientôt, vous pourrez vous-même répondre à toutes les questions que vous vous posez. En effet, tous les donateurs de la Rega recevront, avec l'invitation à renouveler leur affiliation en 2008, un code PIN personnel qui sera imprimé sur leurs documents.

Pour avoir accès aux données relatives à votre affiliation, vous devrez entrer votre numéro de donateur et votre code PIN. En suivant un de ces deux liens : www.admin.rega.ch ou www.rega.ch > Donateur > Demandes relatives à votre affiliation, vous ne serez plus qu'à quelques clics de vos données personnelles.

Vous avez accès aux principales informations qui vous concernent, sous la forme d'un tableau simplifié extrait de nos dossiers administratifs. Ainsi, vous n'avez plus besoin de prendre contact avec nous pour les obtenir. Et la réponse ne se fait plus attendre. Toute modification requise dans vos données pourra nous être communiquée directement au moyen d'un formulaire en ligne.

Veillez noter que pour le moment, seules la consultation de vos données personnelles est possible. Nos services internes évaluent actuellement un moyen permettant de modifier celles-ci directement sur Internet.

René Fritschi

Exemple d'un extrait des données personnelles consultables :

Vos données de donateur

Nom + adresse complète	Année de naissance	Modalités d'affiliation	
Famille Frédéric Borgeaud chemin de Beau-Rivage 67d 1006 Lausanne	1964	Numéro de donateur	4.641.187
		Dernier règlement	07.02.2007
		Montant	100.00
		Valable jusqu'au	15.05.2008
		Contribution minimum	70.00
Caroline Borgeaud	1963		
Robert Borgeaud	1991		
Francine Borgeaud	1993		
Madeleine Borgeaud rue du Jura 37 1800 Vevey	1989	Numéro de donateur	5.852.597
		Valable jusqu'au	15.05.2008

Comment joindre la Rega ?

1414

Le numéro d'urgence de la Rega pour **les opérations de sauvetage en Suisse**

+41 333 333 333

Le numéro d'urgence de la Rega pour **les urgences médicales à l'étranger**

Tél. 0844 834 844

Fax 044 654 32 48

www.rega.ch ou

www.info.rega.ch

La **Centrale des donateurs** pour toute question portant sur l'affiliation, pour les changements d'adresse, les modifications d'état civil, etc.

Tél. 0848 514 514

Fax 0848 514 510

www.shop.rega.ch

La **boutique Rega** pour les commandes

044 654 33 11

La **centrale d'appels** pour tous les autres départements administratifs de la Rega

www.info.rega.ch

L'**adresse** utile pour soumettre vos **questions** par e-mail à la Rega

Une « Combe » de culture et de précision

On en a entendu parler, parfois on y a même passé un jour, mais que sait-on de l'extraordinaire esprit d'initiative de sa population ?

Ce coin boisé, parsemé de fermes et d'alpages, a su se transformer en une des capitales de la montre de précision, puis de la montre de luxe – Audemars, Piquet, LeCoultre, Dépraz, noms largement répandus depuis des siècles parmi les quelque sept à huit mille habitants de « la Combe », comme ceux qui y vivent appellent la Vallée de Joux), sont devenus des synonymes d'élégance et d'exactitude.

La population de la Vallée de Joux est entreprenante et accueillante. Certes, il faut passer un col pour en sortir et arriver en plaine. Mais cela n'a jamais arrêté les Combiens. La glace de l'eau pure du lac des Brenets (un des deux lacs de la Vallée) faisait autrefois le voyage jusqu'à Paris pour rafraîchir les apéritifs des citadins, et les Combiens ont suivi. Ils sont au courant, dans tous les domaines.

Je ne parlerai pas ici du nombre considérable de politiciens originaires de la Vallée de Joux qui ont marqué la politique régionale et nationale, cela nous entraînerait trop loin.

Je m'attarderai par contre sur un des traits caractéristiques des Combiens : leur rapport à la culture. Ils ne se contentent pas de la consommer. Pendant les longues soirées d'hiver, dans une vallée parfois ensevelie sous la neige, l'activité culturelle est intense et fébrile. Je n'en donnerai que deux exemples.

Prenez la Chorale du Brassus : un chœur de 50 hommes fondé en 1848, qui a acquis une réputation internationale. Il voyage à travers le monde. Au cours du temps, il a été dirigé par des chefs illustres, parmi lesquels le Maître Ernest Ansermet. Voix magnifiques, répertoire fantastique, enregistrements de qualité – je n'en dirai pas plus.

Et que dire du théâtre ? Il existe plusieurs groupes, plus ou moins amateurs, mais le plus étonnant, celui qui réussit régulièrement à faire sensation, c'est la Troupe du Clédar (un clédar, c'est la barrière à claire-voie qui ferme un alpage). Depuis 1985, elle concocte des spectacles qui, à chaque fois, stupéfient bien au-delà de la vallée et, par leur allant, leur tenue, leur originalité,

attirent des spectateurs venus de toute la Suisse romande. Une trentaine de personnes font vivre le groupe, qui a pris la sage décision de ne monter qu'une pièce tous les deux ans, pour ne pas épuiser les énergies.

J'ai eu le bonheur de faire la connaissance de cette troupe et de travailler avec elle en 2005, année où elle fêtait son 20^e anniversaire et avait décidé d'offrir à son public un spectacle sur Shakespeare dans un théâtre shakespearien conçu et construit par les membres de la troupe – rien que ça.

L'aventure a été fabuleuse, le Clédar a fait salle comble sans discontinuer, et tout le monde, participants et spectateurs, a été heureux.

Cette année, le Clédar s'est attaqué à René Caillié, l'explorateur français qui, en 1828, a été le premier à atteindre la mythique Tombouctou et à en revenir vivant. Encore un spectacle inattendu, grandiose, avec masques et tam-tams, joué avec un entrain sans faille. La pièce, qui relate les moments clés et les difficultés de Caillié, « Rester partir », est l'œuvre de l'auteur français Bernard Chartreux, qui est venu assister à la première et s'est déclaré ému.

Une question demeure, posée régulièrement par des observateurs de toutes sortes : comment est-ce possible ? Comment cette petite vallée peut-elle produire une telle densité de créations et d'initiatives dans tous les domaines ? Comment tant de talent y est-il concentré ?

Lorsqu'on y travaille, ne serait-ce que quelque temps, on se dit que c'est peut-être parce que justement, il y a là juste la place qu'il faut pour se réaliser : on n'est pas serrés comme en ville, et le regard ne se perd pas sur des espaces qui le dépassent.

On est dans une nature à la mesure des humains qui y vivent. Elle offre paix et concentration à ceux qui savent en profiter.

Liens :

Vallée de Joux : <http://www.valleedejoux.ch/>

Chorale du Brassus : <http://brassus.ch/chorale/>

Le Clédar : <http://www.cledar.ch>



Anne Cuneo
Écrivain

La Rega effectue des vols à l'étranger depuis un demi-siècle

L'aide venue des airs ne connaît pas de frontières

Un grand engagement et le don de l'improvisation : vols de rapatriement au début des années soixante.





La Garde aérienne de sauvetage était encore bien jeune lorsqu'elle a commencé à rapatrier par avion des personnes tombées gravement malades à l'étranger. Une action isolée, exceptionnelle, a débouché sur les vols ambulance devenus aujourd'hui une prestation importante de la Rega.

Hermann Geiger doit sa célébrité à ses interventions spectaculaires, en avion ou en hélicoptère, dans les Alpes valaisannes pour sauver des personnes accidentées. Il en était devenu une sorte de héros national dans les années 1950. C'est lui aussi qui a ramené par avion en Suisse le premier patient de l'étranger. C'était il y a 50 ans, le 17 juin 1957. Ce vol du lac de Garde à Genève, à bord d'un Piper Super Cub, a dû être tout aussi inhabituel et palpitant pour Hermann Geiger que pour son passager malade.

Oh ! Mon Dieu, le pilote est une femme !

Les Suisses ont découvert les joies du voyage après la Seconde Guerre mondiale. Logiquement, l'aide médicale venue des airs a dès lors commencé à être demandée au-delà des frontières également. Si les interventions à l'étranger se sont établies assez rapidement, chaque mission restait néanmoins un petit travail de pionnier. Dans l'avion, on utilisait des caisses en bois pour improviser des supports pour la civière. Les aéroports à l'étranger n'étaient souvent pas mieux équipés que les hôpitaux ; on atterrissait sur des aérodromes militaires ne disposant d'aucun système de navigation. Il n'était pas rare non plus qu'il fallût faire fortement pression sur les hôpitaux afin qu'ils libèrent le client lucratif qu'était ce patient étranger.

La première pilote de la Rega, Ursula Bühler, avait doublé du fil à retordre pour se faire respecter en tant que femme sur les aéroports d'Afrique du Nord et du Proche-Orient. Elle a parfois dû recourir à de véritables tours de passe-passe, se rappelle-t-elle aujourd'hui. Une fois par exemple, elle a échangé la place avec le médecin accompagnant après avoir posé l'avion et arrêté les moteurs. La hiérarchie était ainsi en règle pour les employés (masculins) de l'aéroport. Pour le vol de retour, elle a bien sûr repris sa place aux commandes.

Des hommes d'affaires volent pour la Rega

La Rega a pu acquérir son premier hélicoptère en 1957, mais elle ne possédait aucun avion et encore moins un avion ambulance. Fritz Bühler, qui a dirigé la Garde aérienne de sauvetage comme pionnier dans les années 1960, a donc tissé des liens avec des hommes d'affaires, les persuadant de l'aider. Ainsi, le banquier Peter Bär a mis son avion d'affaires à disposition pour des transports de patients. Quant à l'éditeur Armin Meyer, il pilotait carrément son avion lui-même pendant les interventions de la GASS.

Une centrale d'intervention à domicile et des médecins sollicités dans leur temps libre

À l'époque, il n'existait ni centrale d'intervention permanente, ni médecins et infirmières sous contrat. Le soir, les appels d'urgence sonnaient à la maison chez Fritz Bühler. Assis à sa table du salon,



La priorité numéro une n'a pas changé : encadrement médical du patient de lit à lit.

il organisait le vol, trouvait un avion et du personnel. L'émetteur-récepteur et la cornette du téléphone encadraient son assiette de soupe. Ses amis médecins n'étaient jamais à l'abri d'un « téléphone d'alarme » et d'un départ précipité à l'étranger. Les problèmes de passeport et de visa étaient réglés à la dernière minute ou parfois même omis. Pour Fritz Bühler, tous les moyens étaient bons : il balayait tous les obstacles dans l'intérêt de ses patients.

Le Piaggio P-166 ou comment traverser les Alpes porté par des moteurs propulsifs

Le premier avion à être utilisé régulièrement pour des interventions à l'étranger était le Piaggio P-166 d'Armin Meyer. Ce monoplan parasol offrant six places était équipé de deux moteurs de 380 chevaux chacun, qui faisaient tourner des hélices propulsives situées à l'arrière des ailes. L'installation des patients était considérablement facilitée par la grande porte et par le plancher très bas par rapport au sol. L'équipage pouvait même se tenir debout pour soigner les

Zurich-Kloten : transbordement d'une patiente au moyen d'une civière improvisée.





Fritz Bühler, Dr h.c., était le chef d'intervention de la GASS. Il était la personne charnière, la plaque tournante pour les patients et les équipages.

Les avions ambulance hier et aujourd'hui

	Piaggio P-166 (1959)	Challenger CL 604 (dès 2002)
Vitesse de croisière :	311 km/h	850 km/h
Poids maximum au décollage :	3680 kg	21 835 kg
Autonomie de vol :	782-1200 km	6500 km
Capacité de transport de patients :	1-2	4

malades. Par contre, les moteurs non chargés de l'appareil développaient peu de puissance. Cette caractéristique était problématique surtout lorsqu'il fallait traverser les Alpes à grande altitude en raison du mauvais temps. L'avion immatriculé HB-LAY a été utilisé régulièrement pour les transports ambulance de la Garde aérienne de 1961 à 1964.

De l'époque des pionniers au premier jet ambulance

Durant les premières années, la Garde aérienne de sauvetage a dû plus ou moins improviser ses interventions de secours à l'étranger. De cette expérience, elle a conclu que les vols de rapatriement répondaient à un besoin. Mais pour y répondre, il fallait un avion ambulance spécialement équipé et du personnel médical qualifié. Le 30 juin 1973 fut une date-clé pour la Rega à cet égard : le premier avion servant uniquement d'ambulance décollait de Zurich. Le Lear-Jet 24D, baptisé « Henry Dunant », fut le premier jet ambulance du monde. L'autonomie de vol, la vitesse et les instruments de navigation de cet appareil moderne ouvraient une toute nouvelle dimension. Il devenait possible d'atteindre des destinations jusque-là bien trop lointaines. En 1978, le premier Lear-Jet de la Rega passa l'équateur. Même des vols derrière le rideau de fer, alors très « massif », étaient possibles grâce au statut d'organisation de la Croix-Rouge.

Aujourd'hui, trois jets de la Rega sillonnent la planète et effectuent quelque 1000 vols de rapatriement par an.

Walter Stünzi



Le Piaggio P-166 d'Armin Meyer : le premier avion à être utilisé régulièrement par la GASS pour le rapatriement de patients.

Prévention

La Rega soutient une campagne de prévention du bpa

Ensemble, pour plus de sécurité dans le sport

Difficile à croire : les sports d'hiver sont responsables d'un millier d'accidents par jour dans notre pays. Les spécialistes s'accordent pour dire que ce chiffre peut être réduit. La Rega contribue à éveiller la conscience pour davantage de sécurité dans la pratique du ski et du snowboard.



Il s'agit de l'une des campagnes les plus importantes que le Bureau suisse de prévention des accidents (bpa) ait jamais lancée. Sur trois saisons d'hiver consécutives, il veut rendre skieurs et snowboarders plus sensibles aux questions de sécurité. Car, tout à fait entre nous, qui n'a pas senti un brin de mauvaise conscience en constatant que, sur ses skis, la vignette bpa de contrôle des fixations datait quelque peu ? Cette mesure est pourtant l'une des nombreuses que chacun peut prendre, à peu de frais, pour renforcer sa sécurité.

La campagne « Sécurité dans les sports de neige » cible les 13 à 30 ans, les encourageant notamment au port des équipements de prévention – casque pour le ski, protège-poignets pour le snowboard. Si elle insiste sur le respect de ces

consignes, elle ne veut pas pour autant enlever aux gens le plaisir du sport. C'est pourquoi elle a choisi le slogan : « Faire du sport en toute sécurité ».

La Garde aérienne suisse de sauvetage tient la vedette, aussi bien sur les affiches que dans le spot diffusé à la TV et au cinéma. Grâce à une technique d'animation bien maîtrisée, on y voit une armada d'hélicoptères rouge et blanc voler au secours des victimes, symbolisant le nombre impressionnant d'accidents qui surviennent quotidiennement dans les sports d'hiver. Des recommandations concrètes, illustrées par des devises telles que « Protège-toi avec ton casque », visent à faire passer le message de façon divertissante.

Thomas Kenner