

1414

Numéro 70, juin 2008

Magazine des donateurs de la Garde aérienne suisse de sauvetage

rega 



Out of Africa
**Retour de vacances
avec la Rega**



Couverture :

Enfin à la maison

Le « Challenger » de la Rega atterrit à l'aéroport de Zurich-Kloten.

4 Dossier

Out of Africa : voyage de retour à bord d'un jet de la Rega

Des vacances en Tunisie brutalement interrompues par un accident au bord de la piscine. Victime d'une mauvaise chute, une Suissesse est opérée sur place avant le rapatriement en Suisse pour la suite du traitement.

9 Interview

Olivier Seiler, médecin en chef de la Rega, raconte les missions à l'étranger

« En optant pour des transports combinés, on économise de l'argent. »

10 Au cœur d'une base

La base d'intervention d'Erstfeld :

un appui essentiel au cœur de la Suisse primitive

La Rega fête 25 ans d'interventions dans le canton d'Uri.

13 Partenariat

La Société Suisse de Sauvetage (SSS)

donne naissance à la Rega

La Rega entretient des liens historiques étroits avec la SSS depuis 1952.

14 Mission de sauvetage

Deux fillettes de 10 ans donnent l'alerte

Elles sont redescendues toutes seules dans la vallée pour alerter les secours : le père de Lili, blessé, ne pouvait plus marcher.

16 Poster

Zoom sur la centrale d'alarme de la Rega, opérationnelle 24h sur 24.

Au cœur de l'action, elle coordonne l'organisation des transports de patients.

18 Les coulisses de la Rega

Les hélicoptères de la Rega sont bimoteurs depuis plus de 15 ans.

19 Portrait

21 Mini SPICK

22 Rétrospective

« Ils étaient surpris que je sois encore en vie »

Après une chute de 100 mètres en Patagonie, un alpiniste de 20 ans est rapatrié en Suisse par un jet ambulance Rega.

24 En bref

25 Service donateurs

27 Invité : Jean-Charles Simon

28 Histoire

Du vélo volant à l'hélicoptère de sauvetage moderne

Incroyable : l'histoire de l'hélicoptère a plus d'un siècle.

32 Prévention

La sécurité ne prend pas l'eau !

0844 834 844

Le numéro d'appel des donatrices et donateurs

Pour joindre la Rega : voir page 25

Conseil de fondation de la Rega :

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

Direction:

Ernst Kohler, président ;
 Dr Carlo Höfliger, médecin-chef ;
 Andreas Lüthi, chef des finances

Impressum N° 70 / juin 2008
**Magazine des donateurs
 de la Garde aérienne suisse
 de sauvetage (Rega)**

Parution semestrielle,
 Tirage : 1,480 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 : P. Lewis (couverture) ;
 Ch. Perret (p. 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9,
 18, 25, 32) ;

Foto Fabry (p. 2, 15) ;

C. Schmidheiny (p. 2, 23) ;

R. Walker (p. 10) ;

R. Bösch (p. 11) ;

Tourist Info Uri (p. 11) ;

L. Gähwiler (p. 14) ;

T. Kenner (p. 19) ;

G. Baumann (p. 22) ;

P. Henriod (p. 27) ;

F. Engesser (p. 31)

Direction de production :

tutto fatto, Zurich

Graphisme :

Alex Demarmels, Thalwil

Éditeur :

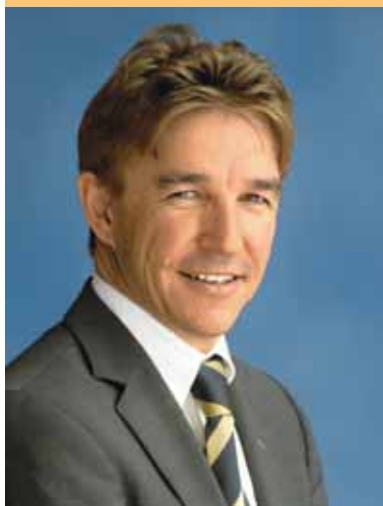
Service de presse Rega,
 case postale 1414,
 8058 Zurich-Aéroport,
 www.info.rega.ch,
 compte postal 80-637-5

Litho : Sota AG, Zurich

Impression : Weber Benteli,
 Bienne

Publicité : Kretz AG, Verlag und
 Annoncen, 8706 Feldmeilen

Reproduction : avec indication
 des sources



Ernst Kohler

Chère donatrice, Cher donateur,

Victime d'un accident grave ou tomber subitement malade durant un séjour à l'étranger : ces coups du sort peuvent vite prendre une ampleur dramatique pour les personnes touchées et leur entourage. Notre système de rapatriement dans le monde entier jouit d'une excellente réputation grâce à nos avions ambulances, véritables « unités de soins volantes ». Des compagnies d'assurances nationales et étrangères font appels à nos services, tout comme les Suisses en difficulté dans les 4 coins du monde...

Nous avons toutes les raisons d'être fiers de nos missions de secours: depuis le début des vols internationaux de la Rega, il y a 50 ans, nos trois jets ambulance de type Canadair CL 604 n'ont jamais été autant sollicités. L'an dernier, ils ont accompli un total de 4235 heures de vol et assuré 851 rapatriements de personnes malades ou accidentées.

Cette tendance à la hausse perdure depuis des années : les interventions dans des régions éloignées augmentent et, avec elles, la durée moyenne des vols. La spécificité de notre action tient au niveau élevé de savoir-faire spécifique de nos équipages et à notre capacité à gérer très rapidement des vols ambulances. Notre longue expérience en la matière garantit la qualité exceptionnelle de ces prestations.

Les moyens mobilisés par la Rega concourent à un but unique : le bien des patients, lesquels peuvent compter sur une prise en charge médicale optimale. Si les ressources nécessaires sont disponibles, c'est grâce à notre système d'affiliation unique au monde ! Chères donatrices, chers donateurs, chacun d'entre vous contribue à maintenir la flotte de la Rega dans les airs. Je vous remercie sincèrement pour votre précieux soutien et vous souhaite une bonne lecture.

Ernst Kohler, Président de la direction



Un rapatriement d'Afrique du Nord à bord du jet ambulance de la Rega

Des vacances de rêve en Tunisie interrompues brutalement

Chaque année, Arlette Fässler s'offre un agréable séjour balnéaire avec sa meilleure amie. Mais un accident, survenu le 11 septembre 2007, a mis une fin abrupte à ces vacances de rêve en Tunisie. Opérée sur place, la donatrice accidentée a ensuite été rapatriée en Suisse par la Rega.

Au cours de sa vie, Arlette Fässler a dû faire face à divers coups du sort, mais elle a toujours repris le dessus. Agée de 77 ans, cette Vaudoise originaire d'Ecublens a perdu son mari il y a 15 ans, alors qu'il venait tout juste de prendre sa retraite. Depuis ce jour, elle assume seul le quotidien. Pour échapper à la routine, elle s'offre depuis plusieurs années deux semaines de vacances balnéaires dans le bassin méditerranéen, en compagnie de sa meilleure amie. Les deux femmes privilégient l'arrière-saison, lorsque les grosses chaleurs sont passées.

Septembre 2007 : leur destination est Hammamet, en Tunisie. Arlette Fässler et son amie y cou-

lent des jours heureux, comblées par la légendaire hospitalité des Tunisiens. Les vacances sont reposantes, le temps file bien trop vite !

Une mauvaise chute au bord de la piscine met un terme aux vacances

L'accident se produit trois jours avant le retour en Suisse : après un bain rafraîchissant, Arlette Fässler glisse et fait une mauvaise chute au bord de la piscine. En proie à de vives douleurs, elle est clouée au sol. Sa jambe, complètement tordue, est brisée. Sa chute a occasionné une fracture ouverte sérieuse à la cuisse droite.

À gauche:

Escale à Djerba où un deuxième patient est transporté à bord.

À droite:

L'air chaud et humide de l'extérieur se condense à l'intérieur de l'appareil. Vera Stucki et Dirk Piel, médecin et infirmier Rega, ont comme les pieds dans une nappe de brouillard.

Les secouristes arrivent rapidement sur les lieux ; Arlette Fässler est conduite en urgence à l'hôpital d'Hammamet.

La patiente est opérée sur place, à Hammamet

Dans le cas d'une fracture ouverte, le risque d'infection grave s'accroît d'heure en heure : un rapatriement immédiat en Suisse n'est pas adapté en raison du temps de transport.

Pour les médecins d'Hammamet, la nécessité d'opérer la patiente sur place et au plus vite ne fait aucun doute. Arlette Fässler se retrouve donc, le jour même, en salle d'opération.

Deux jours après l'intervention couronnée de succès, l'accident est annoncé à la centrale d'alarme de la Rega, à l'aéroport de Zurich-Kloten. Après les clarifications d'usage et la consultation des médecins tunisiens, il est décidé le jour même de rapatrier la patiente en Suisse : elle peut être transportée allongée sur un brancard à bord d'un avion de ligne.

Au même moment, une demande de rapatriement de l'île de Djerba (située au sud de la Tunisie) vers l'Europe est également en suspens ; le chef d'opération décide alors en accord avec le médecin de la Rega de combiner le transport des deux patients. Cette solution permet de répartir les coûts et s'avère judicieuse sur le plan économique. Avec un petit crochet par Djerba, Arlette Fässler conserve un excellent souvenir de son vol de retour à bord du jet ambulance de la Rega. En Suisse, elle passera encore plusieurs semaines à l'hôpital avant d'entamer une longue période de rééducation.

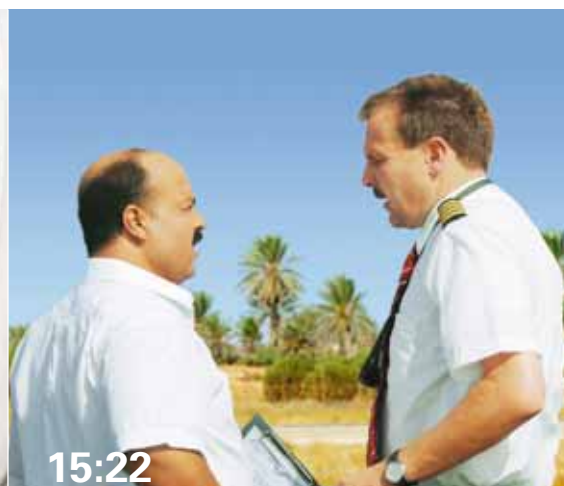
Thomas Kenner



Les rouages d'un rapatriement



Pendant que la patiente est préparée au transport en ambulance à l'hôpital d'Hammamet, pour l'aéroport de Tunis, l'avion de la Rega met le cap sur l'Afrique. À son bord, le médecin Vera Stucki et l'infirmier Dirk Piel effectuent les derniers préparatifs. La rampe de chargement du « Challenger » est symbole de retour chez soi.



Après le décollage, l'avion de la Rega laisse la capitale tunisienne derrière lui pour se diriger vers l'aéroport de Djerba. À l'arrivée, les formalités d'usage avec les autorités locales sont réglées, puis le deuxième patient est transporté à bord.



Outre la surveillance des patients et les soins, des dossiers sont également remplis pour chaque patient. Le médecin de la Rega Vera Stucki y consigne les principales données médicales. Après un vol au-dessus de la Méditerranée, le premier patient est déposé à destination.

La Rega dispose de trois avions ambulance de type Canadair CL 604 « Challenger ». L'année dernière, cette flotte a accompli 4235 heures de vol : un record depuis la fondation de la Garde aérienne de sauvetage ! L'appareil immatriculé HB-JRB est le jet utilisé le 14 septembre 2007 pour le transport combiné organisé depuis l'Afrique du Nord.



14:34



14:45

Avec précaution, la patiente est transportée à bord de l'avion de la Rega. L'équipe médicale n'est pas seule sur la brèche ; les pilotes s'affairent eux aussi dans le cockpit. En dépit des données électroniques, les préparatifs de vol s'accompagnent toujours d'une certaine paperasserie...



16:13



16:24

L'équipe médicale doit désormais s'occuper de deux patients. Une agréable température de 20 degrés règne à l'intérieur du « Challenger », alors qu'une chaleur torride sévit sur le tarmac. L'air chaud et humide qui s'engouffre dans l'appareil à l'ouverture de la porte se condense au sol et y forme une nappe de brouillard.



20:29



21:01

Déjà la nuit tombe, lorsque l'avion de la Rega met le cap sur Genève. La patiente de Tunis est débarquée à l'aéroport de Cointrin, d'où elle sera conduite en ambulance à l'hôpital de Morges.

Rapatriements : avion ambulance de la Rega ou vol de ligne ?

Les transports combinés, efficaces et économiques

La plupart des gens redoutent d'être victimes d'un accident ou de tomber malade à l'étranger. Loin de chez soi, les questions relatives à la prise en charge médicale sur place et au rapatriement dans son pays prennent rapidement une ampleur dramatique. Entretien avec le médecin chef de la Rega, le Dr Olivier Seiler, sur les différents types d'intervention.



Olivier Seiler : « La guérison commence souvent avec un rapatriement effectué dans de bonnes conditions. »

Un grave accident lors d'un séjour à l'étranger, voilà un cas classique pour la Rega. Que font ses médecins pour aider de façon optimale les personnes concernées ?

Notre tâche consiste en premier lieu à fournir au patient un conseil médical par téléphone, à l'assister et à le rassurer. Nous pouvons ainsi trouver une solution judicieuse sur le plan médico-social, en accord avec son état de santé. Pour y parvenir, nous procédons de façon très systématique : le médecin de la Rega se met en relation avec le médecin traitant sur place et il décide alors si la prise en charge médicale primaire est assurée à l'étranger ou s'il convient d'organiser au plus vite un rapatriement en Suisse. Un premier traitement sur place est en effet parfois indispensable pour éviter complications et séquelles.

Souvent, c'est le facteur temps qui conduit à mener une opération sur place, en général presque en urgence, comme pour la touriste victime en Tunisie d'une fracture ouverte ...

C'est exact, dans ce cas précis, il n'était justement pas possible de retarder l'opération.

Il s'ensuit toutefois un processus de guérison très complexe qu'il vaut généralement mieux accomplir en Suisse. Après une intervention de ce type, un rapatriement effectué dans de bonnes conditions joue un rôle important pour la suite, à savoir la phase de rétablissement.

Normalement, le rapatriement des personnes présentant ce type de diagnostic s'effectue à bord d'avions de ligne. Quels sont les éléments qui ont motivé le rapatriement de cette patiente à bord de l'avion ambulance de la Rega ?

Dans ce cas précis, nous avons décidé d'opter pour un transport dit combiné : cette solution efficace et économique nous permet de rapatrier dans le même avion plusieurs patients se trouvant dans une même région. Les rapatriements à bord de nos propres avions ambulance offrent évidemment des avantages indéniables, comme le fait d'avoir un contrôle direct sur les missions. Ainsi, nous ne sommes pas tributaires des horaires de vol ou des disponibilités des compagnies aériennes ; nous pouvons influencer le déroulement opérationnel de façon très directe. Nous n'avons pas autant de latitude avec les transports de patients effectués à bord de vols charter ou de ligne.

En termes de coûts, quelle variante est la plus intéressante ?

Au vu des tarifs élevés pratiqués en Europe, les vols combinés s'avèrent une pratique intéressante en termes de coûts. Ils permettent de réaliser des économies intéressantes.

En quoi consiste l'assistance médicale ?

Un médecin et un infirmier se trouvent toujours à bord de l'avion de la Rega, indépendamment de la gravité des cas. Les rapatriements à bord de vols commerciaux sont effectués avec l'assistance d'un médecin et/ou d'un infirmier en fonction de l'état des patients.

Interview : Thomas Kenner

Un conseil médical 24 heures sur 24

La gestion des urgences médicales revêt une importance croissante. Les médecins de la Rega fournissent 24 heures sur 24 un conseil médical aux patients séjournant à l'étranger sous diverses formes : prise de contact avec les médecins sur place, entretien avec les proches ou encore organisation d'un transfert interhospitalier au lieu de séjour. Cette assistance permet d'établir s'il convient d'organiser un rapatriement immédiat en Suisse ou si une telle mesure peut être différée, voire si le patient est apte à poursuivre son voyage. La Rega apporte son soutien jusqu'à la résolution de tous ces points. Ce type d'assistance à distance peut d'ailleurs durer plusieurs jours.

En 2007, 2827 patients à l'étranger ont fait appel à la Rega ; 993 ont bénéficié d'un rapatriement, ce qui correspond à une hausse de 2,5 % par rapport à l'année précédente. Dans 848 cas, ces vols ambulance ont été effectués avec le « Challenger 604 » de la Rega, souvent sous forme de transports combinés. En outre, 145 rapatriements se sont déroulés sur des vols de ligne avec l'assistance d'un médecin et/ou d'infirmiers de la Rega. Le nombre des consultations téléphoniques s'élève à 1834 en 2007 (contre 1704 en 2006) ; l'augmentation est de 7,6 %.



Depuis 25 ans, la Rega exploite une base d'intervention à Erstfeld

Un appui essentiel au cœur de la Suisse primitive



La base d'Erstfeld est toujours prête à intervenir, même lors de catastrophes naturelles. En août 2005, elle a sauvé in extremis le conducteur d'une pelleteuse dans les eaux déchaînées de la Reuss.

La Rega fête 25 ans d'interventions au cœur de la Suisse primitive. La base de la Rega à Erstfeld, située en plein cœur du pays, est souvent sollicitée pour des interventions dans les régions alentour.

Depuis novembre 1975 – époque à laquelle Heliswiss effectue encore des sauvetages aériens pour la Rega depuis sa base d'Erstfeld – Hans Stocker, appelé Housi, est de la partie. Aujourd'hui encore, il travaille pour la Rega comme secouriste et mécanicien. Il n'oubliera jamais son premier sauvetage. En 1972, alors qu'il skie à Bivio, un pilote d'Heliswiss le « cueille à froid »! Après un transport de matériel, donc seul à bord, le pilote a absolument besoin d'un assistant de sauvetage aérien pour une intervention sur le domaine. Sans attendre, Housi lui prête main forte pour hélitreuiller un skieur grièvement blessé. Cette première intervention en hélicoptère marque le premier jalon pour sa carrière d'assis-

tant de sauvetage aérien, mécanicien puis secouriste.

« Liseli » : 17 ans de bons et loyaux services

Dès 1966, Heliswiss effectue les premiers sauvetages aériens en Suisse centrale avec un Bell 47 ; il s'agit généralement de randonneurs accidentés. À partir de 1974, l'hélicoptère est basé à Erstfeld et le nombre des interventions progresse rapidement au fil des ans. La Rega décide alors en 1978 d'utiliser à Erstfeld son propre hélicoptère, une Alouette III immatriculé HB-XFM. L'engin, affectueusement baptisé « Liseli », est exploité par Heliswiss jusqu'en 1995.



Bernhard Russi, donateur du canton d'Uri

Allo, la Rega !

« Allo, ici Bernhard Russi ; je suis sur la route du col de l'Oberalp, au-dessus du Moss, après le pont ferroviaire. Venez tout de suite, SVP ! Un motocycliste, plongé jusqu'à la taille dans un tas de fumier, est sonné après sa chute spectaculaire. » Vingt minutes

plus tard, la Rega est sur place. Pour moi, cet été là était très particulier. Lors de mes déplacements, j'étais souvent le premier témoin d'un accident et il me fallait agir. Une semaine plus tôt, un motard m'avait dépassé à grande vitesse peu après Albertville, en France. Il a percuté un îlot directionnel au moment de se rabattre, a décollé du sol, fait plusieurs tonneaux et a atterri 100 m plus loin dans le fossé. La police est arrivée sur les lieux 35 minutes après l'accident et a appelé une ambulance. Le pauvre homme est décédé durant le transport.

Trois semaines après l'accident au col de l'Oberalp, j'ai vu une moto sans conducteur faire un vol plané par-dessus la route du col de la Furka. Fort heureusement, le conducteur, retenu par la barrière, s'en est tiré avec une fracture du fémur.

« Allo, ici Bernhard Russi ; je suis sur la route du col de la Furka. SVP ... »

Le motocycliste, choqué mais conscient, me signale qu'il préfère une ambulance, n'étant pas donateur à la Rega. « Nous réglerons cela plus tard », lui ai-je répondu. J'avais peur pour lui et ne pouvais rien faire ; je savais que nous étions engagés dans une course contre la montre.

Dans ces deux cas, j'ai été soulagé lorsque la centrale de la Rega m'a confirmé l'arrivée des secours.

Le numéro « 1414 » de la Rega est enregistré dans mon téléphone portable – par chance en premier lieu pour pouvoir aider les autres. La tentation est grande – vu le quadrillage exceptionnel du territoire par cette organisation de sauvetage – de planifier une aventure hasardeuse, de prendre de plus grands risques ou d'entreprendre tardivement une randonnée en montagne, en se disant : « la Rega est là en cas de pépins ! »

Conscient des risques, j'étudie d'encore plus près mes sorties de ski ou d'escalade. Car le véritable aventurier est celui qui part et revient par ses propres moyens !

Bernhard Russi

Autrefois, l'équipage d'un hélicoptère comprenait le pilote, un assistant de sauvetage aérien et un guide de montagne. Si nécessaire, on passait prendre le médecin à l'hôpital d'Altdorf. En 1980, la Rega engage son propre médecin et, trois ans plus tard, un pilote et un assistant de sauvetage aérien. La base de la Rega en Suisse centrale, appelée « Rega 8 », voit alors le jour le 1^{er} mars 1983. En juin 1991, les Uranais emménagent dans l'imposant immeuble près de l'entrée d'autoroute d'Erstfeld. Depuis mai 1995, l'équipage effectue ses interventions à bord d'un Agusta A 109 K2.

Une base de montagne à 460 mètres au-dessus du niveau de la mer

Située à une hauteur d'à peine 460 mètres au-dessus du niveau de la mer, « Rega 8 » est une base de montagne classique. D'où l'éventail des interventions : en été, elles portent essentiellement sur des accidents de montagne et, l'hiver, sur des incidents liés aux sports d'hiver. Outre les interventions sur des accidents de la circulation et liés au travail, « Rega 8 » transporte également des patients d'un hôpital à un autre. Au cœur de la région alpine, la base est souvent sollicitée dans d'autres régions.

Thomas Kenner



L'idée d'excursion de la base de la Rega à Erstfeld

Découvertes passionnantes sur la « haute route » du Schächental

Pour les membres de l'équipe de la base Rega à Erstfeld, les sentiers du Schächental valent le détour pour une promenade.

Le domaine du Klausen fait partie des plus beaux paysages de cols montagneux de Suisse ! Le long de la « haute route » du Schächental – col du Klausen, Ratzi, Bienne, de Ruogig à Eggberge – le paysage est fantastique avec des montagnes majestueuses et une flore extraordinaire.

À bord d'un confortable car postal, les passagers en partance de Flüelen sont déposés à l'arrêt « Balm », au col du Klausen, via Altdorf et Bürglen. C'est ici, sur le sentier de grande randonnée conduisant à Alp Heidmannegg, que commence la randonnée en altitude en direction d'Eggberge. Les randonneurs et les cyclistes jouissent d'un panorama exceptionnel sur les sommets montagneux environnants de Clariden jusqu'à Uri-Rostock. Au pied des parois de roches calcaires des Schächentaler Windgälle, le chemin monte et descend jusqu'à Alp Mettinen. De là, le sentier remonte la vallée du côté exposé au soleil et passe au-dessus du Schächental jusqu'à Ratzi, puis Bienne, en passant par Gisleralp et Weissenboden. De là, la promenade continue : Ruogig/Selez, Fleischsee, puis Eggbergen d'où l'on peut admirer un panorama impressionnant sur le lac d'Uri.

Conseil : le parcours compte sept heures de marche ! Il est recommandé de planifier cette randonnée sur deux jours. Les gîtes de montagne de Ratzi ou de Bienne proposent un hébergement à un prix abordable.

tk

Pour plus d'informations : www.i-uri.ch

En 1952, la SSS donne naissance
à la Garde aérienne suisse de sauvetage

La SSS à l'origine de la Rega

En Suisse, les adeptes de l'eau peuvent s'initier très tôt au sauvetage en obtenant un brevet jeune sauveteur. La Rega entretient des liens historiques avec la Société Suisse de Sauvetage (SSS) puisqu'elle en est issue voilà 56 ans.

Difficile à croire: dans l'entre-deux-guerres, la Suisse a failli décréter une interdiction générale de baignade! En effet, peu de gens savent nager en 1933, année où l'on recense près de 200 noyades! La création de la SSS, le 9 avril 1933, vient donc à point nommé. Elle s'est d'ailleurs immédiatement engagée pour que la population apprenne à nager et pour assurer la formation de nageurs sauveteurs.

75 ans d'un succès extraordinaire

La SSS peut se féliciter d'un parcours exceptionnel : à ce jour, quelque 430 000 nageurs sauveteurs ont déjà obtenu leur brevet-I. Avec 27 500 membres actifs et 10 000 membres donateurs, la SSS fait partie – au même titre que la Rega – des plus importants membres corporatifs de la Croix-Rouge suisse. Les activités de la SSS sont financées par des dons et des milliers d'heures de travail bénévol.

L'histoire de la Société Suisse de Sauvetage est remarquable : d'une timide petite association au départ, elle est devenue aujourd'hui une institution indispensable dans le monde de la prévention et du sauvetage suisse. La SSS a donc tenu à marquer d'une pierre blanche ce jubilé en offrant à ses membres un logo spécialement créé pour l'occasion, un nouveau site Internet et un calendrier regorgeant de manifestations et d'activités. Mieux encore : la SSS a prévu d'inviter toute la population suisse à fêter l'événement avec elle. La Rega adresse de tout cœur ses vœux de prospérité à celle qui lui a permis de voir le jour!

La SSS à l'origine d'une utopie

La Rega doit bel et bien son existence à la Société Suisse de Sauvetage : il y a 56 ans, un petit groupe de pionniers de la SSS rêve de rendre possible le sauvetage aérien – conception encore utopique à l'époque. Le 27 avril 1952, les délégués de la SSS se réunissent en assemblée au restaurant « Bären » à Douane, sur les rives du lac de Biene. Le Dr Rudolf Bucher, figure marquante du développement de la SSS pendant plus de 20 ans, s'engage pour la création d'une « filiale » de la société de sauvetage, spécialisée entièrement dans le sauvetage aérien. L'assemblée des délégués approuve – la Garde aérienne suisse de sauvetage (GASS) est née. La Suisse devient ainsi l'un des premiers pays doté d'une organisation de sauvetage aérien bien structurée.

Thomas Kenner



Club des brevetés

A l'occasion de son 75^e anniversaire, la Société Suisse de Sauvetage (SSS) recherche celles et ceux ayant suivi un cours de brevet (brevet jeune sauveteur ou brevet natation de sauvetage). En effet, ces 75 dernières années ont réuni quelque 430 000 personnes dans le cadre des cours de sauvetage. Grâce à la SSS, la Suisse – véritable « château d'eau de l'Europe » – est devenue plus sûre d'année en année : les détenteurs de brevet y ont tous participé. C'est pourquoi la SSS tient à fêter ce jubilé avec eux pour leur témoigner sa gratitude et sa fierté. Ces « brevetés » ont en effet contribué à faire de sa vision fondatrice une réalité : une Suisse où il se trouve (presque) toujours une personne capable de sauver une vie de la noyade. En guise de remerciement, la SSS lance un « Club des brevetés » réunissant les anciens de la société. L'affiliation au club est gratuite et sans engagement. Ce Club doit permettre de belles retrouvailles, des échanges d'anecdotes amusantes, la diffusion de photos-souvenirs... Pendant toute l'année 2008, les brevetés du Club sont invités à des événements locaux et régionaux liés au jubilé ; l'occasion de faire découvrir au public ces personnes qui apportent leur contribution à la sécurité aquatique en Suisse.



www.sss.ch
www.club-des-brevetés.ch

SLRG SSS

Un sauvetage peu ordinaire

Deux fillettes de dix ans donnent l'alerte

La montagne, les prairies verdoyantes, les torrents aux eaux cristallines, les gîtes rustiques dans une nature intacte : un monde fascinant pour les enfants. Entreprendre avec eux une randonnée de plusieurs jours dans un tel cadre permet de vivre une aventure unique. Se lancer dans un tour en montagne avec des enfants représente aussi une lourde responsabilité. On imagine difficilement les rôles soudain inversés et des fillettes donner l'alerte pour secourir un père blessé...

Un vendredi de l'été 2007 : Thomas D., sa fille Lili et sa camarade Diane, quittent le refuge Terri (2170 m) pour redescendre dans le Val Sumvitg. Depuis plusieurs jours, ils arpentent ensemble l'Oberland grisonnais, dormant chaque soir dans un gîte différent. Ce Berlinois, âgé de 40 ans, et les deux fillettes de dix ans se remémorent avec fierté leurs exploits sportifs durant ces vacances en Suisse.

Pas de couverture réseau, le portable inutile

Vers onze heures, à une altitude de 1500 m, Thomas D. glisse, tombe et se casse le pied. Son premier réflexe est d'allumer son téléphone portable pour alerter les secours. Mais pas de chance, il n'y a pas de couverture réseau. Il pense alors redescendre dans la vallée par ses propres moyens. Il abandonne son sac à dos trop lourd au milieu du chemin avec un message explicatif. Malgré deux béquilles de fortune improvisées avec des branches, il réalise vite son impossibilité de marcher avec la douleur lancinante ressentie dans le pied gauche. Il ne voit plus qu'une solution : les fillettes doivent partir seules chercher de l'aide.

Les messagères descendent seules dans la vallée

Les fillettes étudient avec précision l'endroit où elles laissent le père de Lili – au point de rencontre de deux ruisseaux, en amont d'un pont, là où le sentier sort de la forêt – puis reprennent courageusement leur marche. Après trois kilomètres, le chemin débouche sur une route. Les fillettes arrêtent la première voiture et relatent leur mésaventure à la conductrice. Cette dernière tente de joindre la Rega avec son téléphone portable, mais la communication ne passe toujours pas. Les enfants montent dans la voiture. Trois kilomètres plus loin se profile enfin la première habitation, une petite auberge au hameau de Val. Près de cinq heures se sont déjà écoulées depuis l'accident. Les fillettes décrivent l'endroit à l'aubergiste; elle connaît bien les lieux et comprend rapidement où se trouve l'accidenté. Elle appelle alors la Rega.

Le pilote récupère le sac à dos...

L'annonce de l'accident parvient à 15 h 41 à la centrale d'intervention. Au bout du fil, Romy Scherler obtient un compte-rendu précis des événements décrits par les enfants à l'aubergiste grisonnaise.

Elle trace alors les coordonnées sur une carte et les communique par radio à la base Rega d'Untervaz. Peu après 16 heures, l'hélicoptère rouge et blanc atteint l'endroit situé au fin fond du Val Sumvitg. Le bruit du rotor parvient de plus en plus distinctement à Thomas D., rassuré. Quelques instants plus tard, le sauveteur professionnel lui apprend, à son grand soulagement, que l'alerte a bel et bien été

Le médecin s'occupe du pied cassé du patient, pendant que le pilote de la Rega récupère le sac à dos abandonné.





Retrouvailles en Allemagne : Thomas D., en compagnie de Lili et Diane



donnée par les fillettes et qu'elles se trouvent en sécurité. Tandis que le médecin s'occupe de son pied cassé, le troisième membre de l'équipage le libère d'un autre souci: récupérer son sac à dos laissé plus haut sur le chemin. Avant même l'installation du blessé à bord de l'hélicoptère, le pilote réapparaît avec le sac.

...les fillettes passent la nuit dans la famille du policier

Vers 17 heures, l'hélicoptère de la Rega atterrit à l'hôpital d'Ilanz avec Thomas D. à son bord. Il souffre d'une fracture sérieuse et doit être opéré. L'intervention ne peut toutefois avoir lieu de suite, son pied est trop enflé. Une ambulance le conduit le lendemain dans une clinique en Allemagne où l'opération sera effectuée ultérieurement. Mais qu'est-il advenu des fillettes ? Un policier du canton des Grisons est entre-temps allé les chercher à l'auberge de Val. Conduites à l'hôpital d'Ilanz, elles peuvent enfin rendre visite à l'accidenté. Comme ce dernier n'est pas en mesure de s'occuper de ses messagères providentielles, le sympathique policier invite les fillettes à passer la nuit dans sa famille. Lili et Diane raconteront alors à ses enfants le récit animé de leurs péripéties! Le grand-père de Lili les ramène le lendemain en Allemagne, la tête pleine de souvenirs de leur séjour en Suisse qu'elles ne sont pas prêtes d'oublier.

Gery Baumann

La centrale d'alarme de la Rega

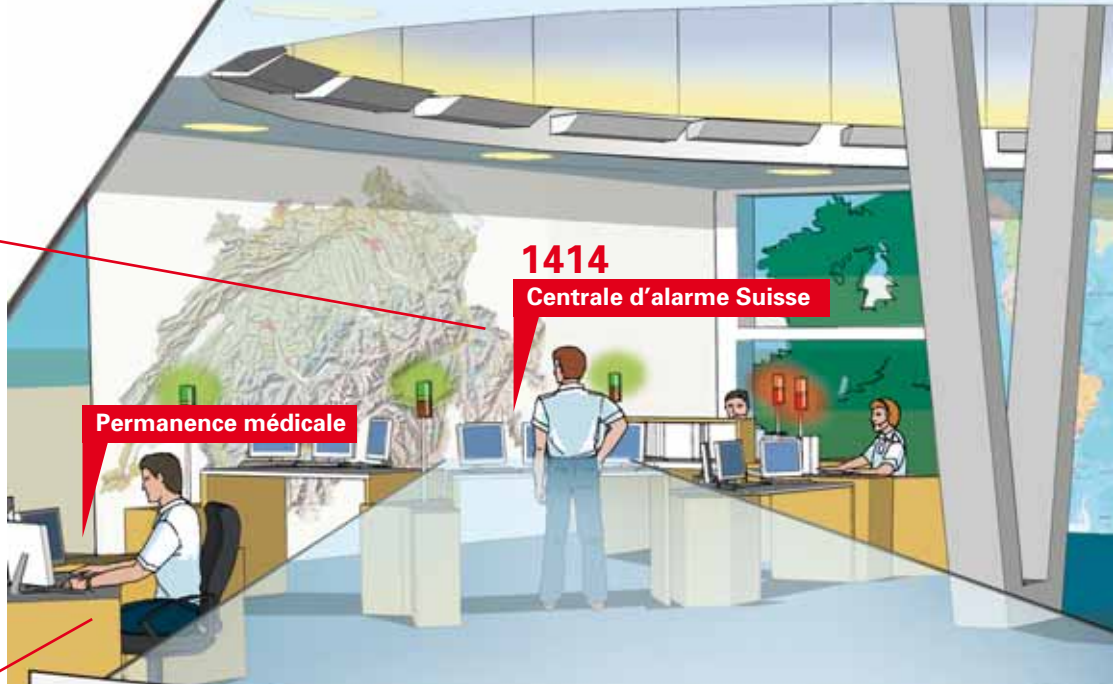
Le centre névralgique du sauvetage a

La centrale d'alarme de la Rega, véritable « Houston » du sauvetage aérien, est installée au troisième étage du centre Rega, à l'aéroport de Zurich-Kloten. Elle est en alerte 24h/24 pour venir en aide par les airs, en Suisse et à l'étranger.



Cheffe d'opération Suisse

Organise les missions de sauvetage et le transport de patients en Suisse. Envoie les hélicoptères Rega et le personnel d'intervention sur place dans des délais très serrés.



Permanence médicale

1414
Centrale d'alarme Suisse



Médecin

En contact permanent avec des cliniques à l'étranger, le médecin a pour rôle d'éclaircir la situation, de décider du rapatriement et, si oui, de ses modalités (quand et comment).



Base de données d'intervention (sur PC)

Montre simultanément à tous les postes de travail la disponibilité des bases d'hélicoptères :

- disponibilité (prête à intervenir)
- déploiement
- vol vers le lieu d'intervention
- sur le lieu d'intervention
- vol vers l'hôpital d'accueil
- à l'hôpital d'accueil
- retour à la base



Système de communication

Indique le type d'appel entrant :

- radio : canal R, canal E, canal K
- numéro de téléphone 1414

Comprend une base de données d'intervention pour :

- les ambulances
- la police
- les hôpitaux
- les services des pistes et de sauvetage



Système d'information géographique (SIG)

Affiche les informations nécessaires :

- carte nationale jusqu'à
- recherche de noms de et lieux-dits
- hôpitaux suisses
- cabanes du Club Alpin
- cartes panoramiques domaines skiables
- trajectoires de vol des hélicoptères Rega

Érien

Cheffe d'opération Étranger

Organise les rapatriements.
Forte d'une grande expérience dans les relations avec les autorités étrangères, elle est une interlocutrice importante pour les patients et leurs proches.



Dispatcher

Planifie le vol vers l'étranger.
Calcule le poids et la consommation de kérosène en fonction des conditions de vent, et fixe les escales des avions ambulance.
Se procure les droits d'atterrissage et les autorisations de survol, tout en s'assurant du ravitaillement des avions à l'étranger et de leur préparation pour le retour.



+41 333 333 333
Centrale d'alarme Étranger

Dispatching



Mappemonde numérique (Encarta)

Pour la localisation des lieux de séjour des patients appelant de l'étranger.

Système d'intervention et de coordination (EKOS)

Pour la saisie électronique de toutes les données d'intervention :

- protocole d'intervention
- diagnostic
- mise à disposition des moyens nécessaires
- préparation de l'intervention
- mouvements aériens
- données du patient

Système de communication

Indique le type d'appel entrant :

- numéro de téléphone +41 333 333 333

Base de données d'intervention sur

- les assurances partenaires
- les compagnies aériennes
- les ambulances à l'étranger
- les cliniques à l'étranger



Hélicoptères Rega

Bimoteurs depuis plus de 15 ans

Dans les milieux spécialisés, l'annonce par l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) de l'alignement prévu de tous les hélicoptères de sauvetage sur le modèle bimoteur, dès 2011, fait grand bruit. Certains commentaires publiés dans la presse ont critiqué ces nouvelles directives prétendant un « danger pour le futur du sauvetage aérien en montagne ». Ces réglementations sont, en réalité, un pas vers plus de sécurité.

La Rega, pour sa part, est sereine. Il y a 20 ans, les nombreuses missions nocturnes et les vols d'approche en zone urbaine – notamment au-dessus des hôpitaux – amènent la direction de la Rega à privilégier la sécurité avant tout. Elle mise alors sur les hélicoptères bimoteurs. Depuis plus de 15 ans, les hélicoptères de sauvetage Rega ont deux turbines et ils sillonnent les airs jusque dans les hautes Alpes ! Rares sont les cas extrêmes, en très haute altitude, exigeants un hélicoptère de transport monomoteur plus léger.

Rega : interventions de sauvetage exclusivement

Le problème de cette nouvelle réglementation est lié aux « exploitations mixtes », c'est-à-dire aux entreprises d'hélicoptères alliant vols commerciaux (transports de matériel notamment) et vols de sauvetage. En effet, comme les vols de transport exigent des monomoteurs légers, l'exploitation d'une machine bimoteur uniquement pour les sauvetages est trop chère, donc pas assez rentable.

La Rega s'est toujours consacrée aux activités de sauvetage : ses hélicoptères servent exclusivement aux vols de sauvetage et aux transports de patients. Rien de lucratif derrière sa mission, sauver des vies. Les priorités sont ailleurs : équipement médical spécialisé, disponibilité permanente et, précisément, sécurité aérienne. La Rega va continuer de miser sur les hélicoptères deux turbines même en montagne, comme chez tous nos voisins et en conformité avec les normes suisses et européennes.

Walter Stünzi

La Rega s'expose

LIGA, Dietikon
28.5–1.6.2008

WEGA, Weinfelden
25–29.9.2008

Musée des Transports, Lucerne
12–13.7.2008

Olma, Saint-Gall
9–19.10.2008

Wufa, Wil
4–7.9.2008

Geoprotecta, Saint-Gall
13–15.11.2008

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

www.expo.rega.ch 

Déménagement à la Rega

Début mai 2008, la base Rega de Gsteigwiler (Oberland bernois) a déménagé à Wilderswil, sur le site de l'ancien aérodrome militaire d'Interlaken. Ce transfert permet de gagner de la place et l'application des nouvelles normes de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). L'étroite collaboration avec la BOHAG (Berner Oberländer Helikopter AG) n'est pas affectée pour autant. À Wilderswil, la Rega est locataire de la RUAG qui est venue à bout des travaux de transformation, nécessaires pour l'accueil d'une base, en un temps record.

La Rega à l'EURO 2008

Depuis des mois, on ne parle plus que de l'EURO 2008 ! Ce grand événement sportif, marqué par la venue de visiteurs de toute l'Europe, est synonyme de fête, de grande animation dans les stades et de rendez-vous pour les fans de foot. Bref, un moment marquant et une chance pour la Suisse ! Revers de la médaille : le risque élevé de blessure les jours de match. Durant ces jours d'effervescence exigeant des mesures particulières, la Rega assurera le transport rapide des blessés grâce à deux hélicoptères supplémentaires intervenant entre 16 h et minuit.

Envoyez une carte postale Rega par Internet

Simple, rapide et personnel : réalisez votre propre carte postale avec la photo Rega de votre choix, puis rédigez votre message. La Poste l'imprime ensuite grâce à un procédé numérique ultra-moderne et l'envoi par courrier A – sur papier glacé ! – à votre famille et à vos amis dans le monde entier. Si les données sont transmises jusqu'à 17 h en semaine (14 h le dimanche), la Poste garantit la livraison en Suisse dès le lendemain.

www.card.rega.ch

Chiffres Rega 2007

Accédez aux chiffres-clés et aux comptes annuels 2007 de la Rega à l'adresse Internet :

www.2007.rega.ch



La Rega assure elle-même la maintenance de ses hélicoptères

Premier commandement : la sécurité

Disponibilité à toute épreuve pour Reini Gamma ! Membre de l'équipe technique, il veille à la flotte d'hélicoptères de la Rega : elle doit être toujours prête à décoller, de toute base en Suisse et à tout moment.

Toujours sur la brèche : peu avant l'interview, notre interlocuteur doit accomplir une mission d'urgence. L'hélicoptère de la base Rega de Dübendorf vient de passer trois semaines et demie au centre Rega à l'aéroport de Zurich-Kloten pour les travaux de maintenance périodiques. À nouveau prêt à voler, il doit être ramené le plus rapidement possible à sa base. En effet, l'appareil de réserve utilisé pendant ce laps de temps par l'équipage de Dübendorf est déjà attendu ailleurs ! Reini Gamma, 43 ans, encadre cet échange et en profite pour discuter des ultimes détails avec l'équipage. Une situation typique pour cet Urnais entré au service de la Rega voilà 18 ans, en qualité de mécanicien sur aéronefs. Aujourd'hui, il est à la fois suppléant du responsable de la maintenance des hélicoptères et instructeur technique. Il doit souvent prendre des décisions rapides pour garantir la disponibilité de la flotte. Sa présence sur l'une ou l'autre des bases de la Rega est régulièrement requise.

Maintenance optimale pour les opérations de secours

La Rega et sa disponibilité 24 heures sur 24 pour sauver des vies : ce credo nécessite des appareils parfaitement entretenus sur lesquels les équipages puissent compter. Afin de satisfaire aux exigences de sécurité, l'investissement est important pour garantir l'application d'une réglementation complexe, édictée par les autorités aéronautiques européennes et suisses.

Trait d'union entre législateur et technicien

Avec son supérieur, Curdin Capatt, Reini Gamma est responsable de la planification et de la réalisation des travaux d'entretien périodiques. « Notre domaine est extrêmement réglementé », explique-t-il, « nous sommes le trait d'union entre le législateur et nos collaborateurs techniques qui veillent à l'exécution consciencieuse des travaux planifiés ». Avec une grande fierté et une profonde estime, Reini Gamma parle des 18 employés techniques de la Rega chargés d'assurer la maintenance des 13 hélicoptères de la flotte. « S'ils ne sont pas en première ligne comme les équipes d'intervention, leur travail est tout aussi

important pour le bon fonctionnement du sauvetage aérien. »

En matière de maintenance, les exigences posées par les fabricants des appareils – Eurocopter et Agusta – et des turbines contribuent aussi à l'exploitation optimale de la flotte. En plus des manuels techniques, ils transmettent régulièrement des bulletins de service contenant les modifications ou améliorations opérées.

Disponibilité permanente grâce aux appareils de réserve

Les appareils de réserve permettent à la Rega d'être toujours prête à intervenir depuis n'importe quelle base. Avant l'envoi d'un hélicoptère au centre Rega à Zurich-Kloten, un des appareils de réserve est en effet mis à la disposition de la base concernée.

Des efforts permanents sont réalisés à la Rega en matière de formation et de perfectionnement pour rester à la pointe de la technique. Des séjours réguliers à l'étranger, pour Reini Gamma et les techniciens, sont notamment organisés chez les fabricants des hélicoptères et des turbines. Ce ressortissant de Suisse centrale, domicilié dans l'Oberland zurichois, utilise le temps qu'il lui reste pour s'adonner à son hobby : faire voler son modèle réduit d'hélicoptère, construit par ses soins. « Là, je m'en tiens à aucun manuel d'entretien, je peux même figoler des modifications et les essayer en vol sans rien demander à personne » rigole le technicien qui se permet, durant ses loisirs, de planter son appareil miniature de temps à autre...

Thomas Kenner



Toujours sur la brèche : les membres d'équipage sont prêts à enfiler leur casque à tout moment.



Reini Gamma est un intermédiaire important entre les pilotes (à g. le pilote en chef Heinz Leibundgut) et les techniciens (à dr. Andreas Haefele).

Informations sur l'aviation et ses professions :
www.svfb.ch
www.ofac.admin.ch
www.orientation.ch
www.rega.ch

Un ciel haut en couleur

Des fleurs rigolotes, des abeilles dodues, un cochon rose et d'autres ballons géants multicolores égaient le ciel lors du festival de montgolfières. Un spectacle coloré, propulsé par de l'air chaud!



Un voyage au fil du vent

Un ballon est porté par le vent, dont il suit la direction. Celle-ci changeant suivant l'altitude, la tâche du pilote consiste à choisir les courants les plus favorables à la course de sa montgolfière.

En général, une équipe au sol assure en permanence un contact radio avec le pilote et suit en voiture la trajectoire du ballon. Une autre équipe se tient prête à apporter son aide lors de l'atterrissage.

Record!

Le plus grand ballon à air chaud d'Europe appartient au groupe aérostatique de Vordemwald, sis en Argovie. Sa nacelle peut accueillir 20 passagers. Quant à son enveloppe, elle est aussi grande qu'un immeuble de 18 étages.



Savais-tu ...

... que l'air se refroidit avec l'altitude? Son refroidissement est environ d'un degré par centaine de mètres. Les montgolfières volant à une altitude variant de 1000 à 3000m, mieux vaut s'habiller chaudement à leur bord, même si un énorme «chauffage» se trouve au-dessus de la tête des passagers.



Viens, on joue à qui vole le plus vite!

Concours:

Une offre alléchante

Dans la boutique la plus cool de la ville, Alina voit une super offre: une affiche dédicacée de son groupe préféré, pour 110 francs, cadre inclus! Pour l'acquérir, il lui faudrait dépenser tout l'argent qu'elle a reçu pour son anniversaire. Pour la énième fois, elle refait ses comptes: l'affiche coûte 100 francs de plus que le cadre.

Quel est donc le prix du cadre?



Écris la réponse sur une carte postale et envoie-la avant le 15 juillet 2008 à: **Rega «Quiz», case postale, 1289 Genève Services Spéciaux.** Parmi les bonnes réponses, la Rega tirera au sort dix participants qui gagneront chacun un modèle réduit d'un Eurocopter EC 145, d'une valeur de 29 francs. Bonne chance!



Le hélicoptère jaune vient de la base de Genève. Il s'agit d'un Eurocopter EC 135. Les gagnants d'une horloge Rega télécommandée sont: Frédéric Corbaz, 1268 Begnins; Nicole Gloor, 1040 Echallens; Annemarie Jehli, 7205 Zizers; Rupert Bütgin, 8055 Zurich; Marteo Gasparini, 6965 Cadro; Valeria Codiroli, 8584 Carena; Danny Del Don, 1226 Thônex; Urs Bächle, 4104 Oberwil; Hansueli Solter, 9315 Neukirch-Bgmach; Ramona Felder, 8752 Nafels

Solution du n° 69:

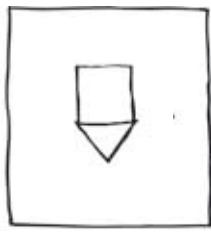
La mare aux grenouilles!



○ Une fille accourt en pleurant vers sa mère et gémit: «Mon ami m'a dit d'aller au diable.» Furieuse, sa mère rétorque: «Et c'est justement vers moi que tu viens?!»

Devinette

Que vois-tu ici?



○ Une fourmi se promène dans un pré. Soudain, un crotin lui tombe dessus. Deux heures plus tard, elle se retrouve à l'air libre. «Crotte!», peste-t-elle, «en plein dans l'œil!»

Solution de la devinette:
Nous savons que tout ce qui est écrit dans ce cadre est faux.

Chute de 100 mètres en Patagonie

« Ils étaient surpris que je sois encore en vie »

Christian Schmidheiny est un miraculé. Parti en Patagonie (Chili) en janvier 2007, ce jeune habitant du Rheintal a dévissé de plus de 100 mètres sur la paroi presque verticale de l'Aleta del Tiburón. Son sauvetage a nécessité une intervention sans précédent. Une semaine plus tard, la Rega le rapatrie en Suisse, grièvement blessé. Aujourd'hui, Christian a totalement récupéré. Sa plus grande passion – escalader des parois rocheuses à pic – est restée intacte.

Une fois remis, il a repris l'entraînement : dans la salle d'escalade, les chutes éventuelles sont un moindre mal.

Les muscles tendus jusqu'au bout des doigts, le regard concentré sur le mur : dans un mouvement unique et régulier, sa main blanchie par la magnésie saisit la prise colorée au-dessus de lui. Son corps glisse vers le haut, comme tiré par un fil invisible – Christian Schmidheiny, 20 ans, a repris l'entraînement dans la salle d'escalade située près de son domicile, dans le Rheintal saint-gallois. Il évolue au-dessus du matelas moelleux qui amortirait sans problème toute chute éventuelle. Cela n'a malheureusement pas été le cas lorsqu'il a dévissé de plus de 100 mètres en janvier 2007, lors d'une expédition en Patagonie.

Collecter des pierres pour l'Université de Lausanne

Dans le cadre d'un projet scientifique mené par le Club Alpin Suisse (CAS) en collaboration avec l'Université de Lausanne, Christian est sélectionné avec onze jeunes alpinistes pour aller collecter des échantillons de roche dans le Parc National chilien de Torres del Paine, sur les parois de granit hautes de 1000 mètres. Les jeunes grimpeurs sont alors accompagnés de guides et de géologues suisses expérimentés.



Christian Schmidheiny (à droite) pendant l'ascension de la paroi, avant l'accident

Le drame se produit le 7 janvier 2007 tard dans la soirée : en redescendant en rappel du sommet de l'Aleta del Tiburón (aileron de requin), Christian dévissé de plus de 100 mètres après une fausse manipulation avec la corde. Grièvement blessé dans sa chute, il reste suspendu à une corde fixe. L'incident se déroule sous les yeux d'un des guides et de deux de ses camarades ; ils ne pensaient pas le retrouver vivant.

Intervention spectaculaire – rapatriement en jet ambulance de la Rega

Dans ce lieu reculé – sans réseau téléphonique et en pleine nuit – les membres de l'expédition suisse réussissent à sauver le blessé dans une intervention délicate et à lui prodiguer les premiers soins. Des secouristes du camp de base ont entre-temps rejoint une pension, après plusieurs heures de descente, d'où ils donnent l'alerte. Le lendemain matin, vers 10 heures, un hélicoptère de sauvetage chilien transporte le patient à la clinique de Punta Arenas, située 300 kilomètres plus loin.

Plongé dans le coma, Christian passe plusieurs jours aux soins intensifs. En plus des blessures graves au visage et à la tête, il souffre de nombreuses fractures. Une fois le diagnostic posé, divers traitements chirurgicaux suivent. Les médecins locaux s'entretiennent chaque jour avec les médecins de la centrale d'intervention de la Rega, à Zurich-Kloten. Il s'agit de déterminer le moment opportun pour un rapatriement en Suisse. Cela est enfin possible le septième jour : entouré de l'équipe médicale de la Rega arrivée sur les lieux,

Christian quitte l'Amérique du Sud à bord du jet ambulance HB-JRA. Environ 18 heures plus tard, après des haltes au Brésil et au Cap-Vert, l'avion atterrit en Suisse. Une ambulance conduit alors Christian à l'hôpital cantonal de St-Gall.

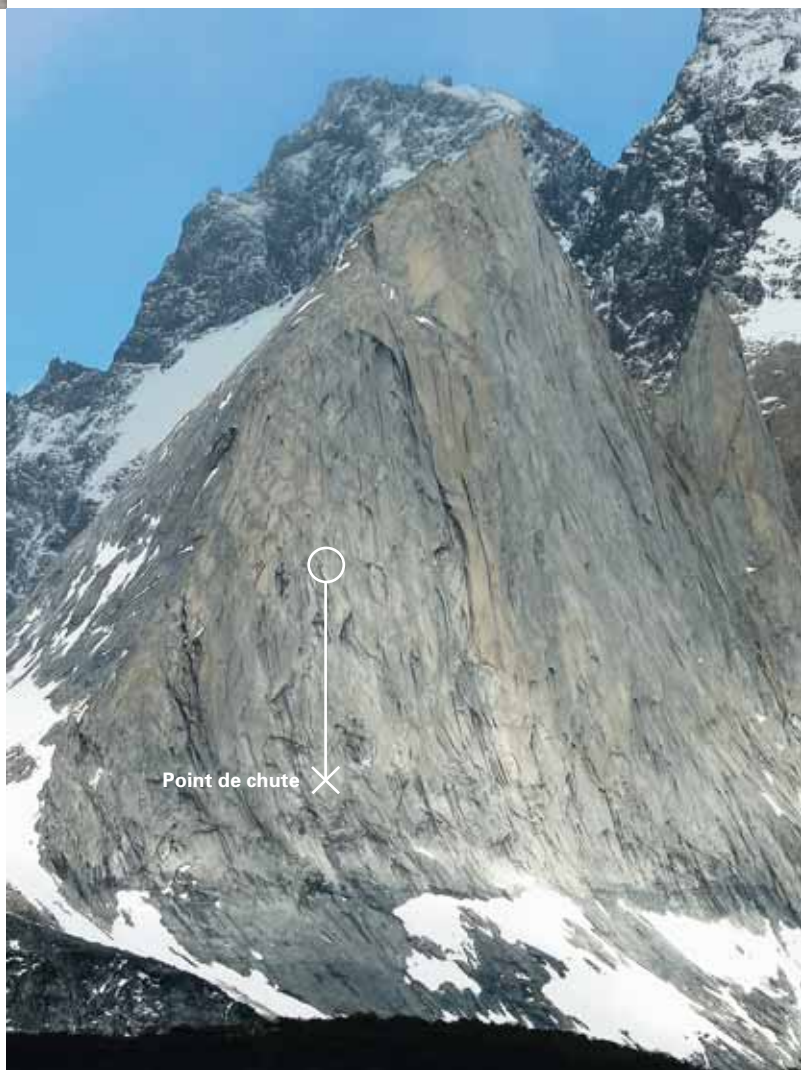
Digérer les événements

« Comme je me souviens ni de ma chute ni des jours suivants, je ne souffre d'aucunes séquelles comme des cauchemars ou des crises d'angoisse », explique le jeune miraculé. Les visages préoccupés des membres de l'expédition et des médecins de Punta Arenas qui lui ont portés secours cette nuit-là, il ne saurait les reconnaître sans avoir visionné le documentaire tourné sur l'expédition. Aujourd'hui, il a entièrement récupéré et brillamment réussi son diplôme de polymécanicien. Il s'investit également avec enthousiasme au sein du CAS ainsi que dans l'association de gymnastique et le corps de sapeurs-pompiers de son district. L'hiver dernier, il a intégré l'école de recrues d'Andermatt où il suit une formation de spécialiste de la montagne. Nourrit-il d'autres rêves ? Ses yeux brillent en répondant : « Un jour, je retournerai à Torres del Paine pour retenter l'ascension de l'Aleta del Tiburrón », en empruntant la voie ouverte par les membres de l'expédition qui porte aujourd'hui son nom. Pour y parvenir, il continue de s'entraîner, en plein air et sur les murs artificiels de sa salle d'escalade.

Gery Baumann

Le DVD « L'envol », consacré à l'expédition en Patagonie, est disponible sur la boutique en ligne du CAS : www.sac-cas.ch

Un sauvetage difficile sur la paroi à pic pour les membres de l'expédition suisse





Exposition « Parois et audace » au Musée alpin suisse

Le goût du risque en altitude

Les alpinistes : des héros, des aventuriers, des sportifs ou plutôt des inconscients ? Est-il plus risqué de se lancer dans un circuit de l'extrême ou de faire de la randonnée ? A l'occasion du 150^e anniversaire de la 1^{re} ascension de l'Eiger, l'exposition « Parois et audaces » au Musée alpin suisse de Berne interroge sur les risques de l'alpinisme et la motivation de ceux qui pratiquent cette activité, d'hier à aujourd'hui.

« De l'avis même des habitants de la vallée, le sommet de l'Eiger est inaccessible. L'arête est découpée de manière si escarpée et les chutes sont si dangereuses qu'il est impossible de songer à s'y risquer », déclarait l'alpiniste Gottlieb Studer en 1850. Pourtant, huit ans plus tard, l'Irlandais Charles Barrington réussit cette ascension avec l'aide des guides Christian Almer et Peter Bohren, de Grindelwald. En revanche, la face nord qui se dresse presque à la verticale, haute de 1800 mètres, est longtemps restée invaincue. En 1938, suite à plusieurs tentatives à l'issue tragique, une cordée germano-autrichienne (Anderl Heckmair, Ludwig Vörg, Fritz Kasparek et Heinrich Harrer) se hisse au sommet, après une ascension de plusieurs jours. Aujourd'hui encore, l'Eiger invite à relever des défis : le 13 février 2008, le Suisse Ueli Steck, grimpeur de l'extrême, a gravi la voie Heckmair de la face nord de l'Eiger en 2 heures 47 minutes et 33 secondes, améliorant de plus d'une heure son propre record de l'an dernier !

De la conquête des sommets au record de vitesse

Les premiers alpinistes grimpaient avec de simples chaussures munies de quelques clous, s'assurant par de fines cordes de chanvre. Si le pire arrivait, ils avaient peu d'espoir d'être sauvés. Depuis, l'équipement, tout comme les méthodes de grimpe et de sauvetage se sont perfectionnés. Aujourd'hui, un grand nombre de grimpeurs se tirent de situations qui autrefois auraient coûté la vie ; notamment grâce aux efforts inlassables de la Rega et du CAS. Toutefois, le risque est présent à tout instant pour les grimpeurs de l'extrême, les alpinistes et les randonneurs. La quête incessante de nouveaux itinéraires et de records spectaculaires, l'envie de se mesurer à l'inconnu, de sonder ses limites et de prendre des risques ; voilà les types de rapports que les passionnés de montagne entretiennent avec elle. Le manque d'expérience, une connaissance insuffisante des dangers ou de brusques changements climatiques peuvent – malgré le GPS et des équipements high-tech – transformer une simple sortie en montagne en entreprise périlleuse.

L'alpinisme, une discipline en mutation

L'alpinisme a beaucoup évolué. À l'occasion du 150^e anniversaire de l'escalade de l'Eiger, le Musée alpin suisse de Berne puise dans sa collection d'équipements d'alpinisme originaux, de photos fascinantes, de citations et de récits pour mettre en lumière cette évolution. Pourquoi les alpinistes pratiquent cette discipline et comment gèrent-ils le risque ? L'exposition y répond et permet de comprendre l'histoire de l'alpinisme depuis le dernier quart du XIX^e siècle. Elle présente notamment des photographies historiques de guides de montagne, de cordées, de refuges, d'arrivées au sommet mais aussi de sauvetages. Elles sont accompagnées d'interviews et de films. Le plus ancien montre les sauveteurs récupérant le corps sans vie de Toni Kurz, en 1936, tandis que les plus récents présentent les techniques actuelles des grimpeurs de l'extrême.

Ariane T. von der Weid

www.alpinesmuseum.ch

15 000 heures de vol, une vie

L'ancien pilote de la Rega Toni Lötscher relate, dans son ouvrage « Rettungspilot », les histoires incroyables mais aussi dramatiques vécues durant ses 30 années de vol de sauvetage. Il raconte les difficultés induites par le vent et les conditions météorologiques ainsi que les défis auxquels un pilote d'hélicoptère se confronte lors d'interventions en montagne. Il explique également l'évolution des techniques de sauvetage et la manière dont le pilote utilise son engin pour sauver des vies. Le tout, en témoignant des destins et drames humains dont il a été le témoin. Au cours de sa carrière insolite de pilote de sauvetage, il a effectué plus de 15 000 heures de vol : une sacrée performance !

Rettungspilot, Toni Lötscher, 1^{re} édition 2007, 132 pages, plus de 70 photos, relié, 35 CHF, en librairie ou sur le site www.t-loetscher.ch Disponible en allemand et en anglais.



Donnez votre sang, sauvez des vies

Avec ou sans Euro 2008, le Service de transfusion sanguine CRS a besoin de donateurs en juin 2008 ! Chaque jour, les hôpitaux suisses sollicitent quelque 1300 poches de sang. Donnez votre sang pour éviter la pénurie cet été ; le sang collecté se conserve 47 jours maximum. La Journée mondiale du don du sang a lieu le 14 juin prochain. www.transfusion.ch

Martigny

Musée et chiens du Grand St-Bernard

Il y a 950 ans, saint Bernard fonde l'hospice du Grand-Saint-Bernard. Les chanoines élèvent alors des chiens saint-bernard pour le sauvetage. De nombreuses histoires racontent des sauvetages légendaires comme celle du saint-bernard Barry qui, voilà 200 ans, aurait sauvé la vie de 40 personnes dans la neige ! La nouvelle a fait le tour du monde. Martigny consacre un musée aux précurseurs à quatre pattes de l'hélicoptère de sauvetage. www.musee-saint-bernard.ch

Bien préparer sa randonnée en montagne

Chaque année, 6500 randonneurs sont accidentés dans les montagnes suisses ; une trentaine y laissent leur vie. Le bpa (Bureau de prévention des accidents) donne de précieux conseils pour rentrer de randonnée sain et sauf. Les statistiques du bpa sont sans appel : c'est la randonnée – plus que l'escalade ! – qui occasionne la majorité des accidents en montagne. L'organisme diffuse la publication « Randonnées en montagne », véritable mine de conseils pour préparer sa randonnée, s'équiper et adopter les bons réflexes. Elle peut être commandée gratuitement sur <http://shop.bpa.ch>





Transports d'animaux dans les Alpes

L'Aide suisse aux montagnards (ASM) et la Rega poursuivent, depuis des années, une étroite collaboration dans le cadre du transport aérien d'animaux blessés, malades ou morts dans les régions alpines. L'agriculture de montagne peut continuer à compter sur cette aide précieuse en 2008.

L'année dernière, la Rega a organisé 1059 transports hélicoptérés au profit de l'agriculture de montagne. C'est essentiellement des vaches et des veaux blessés ou morts, à la suite d'une chute sur un terrain accidenté ou d'un éboulement de pierres, qu'il a fallu transporter par hélicoptère jusqu'à la prochaine route praticable.

Important : la carte familiale de donateur

Dans nombre de cas, seul l'hélicoptère permet d'opérer le sauvetage de ces animaux ! Cette prestation, importante pour l'agriculture alpestre, génère des coûts qui représenteraient une lourde charge financière pour les paysans de montagne. C'est pourquoi la Rega et l'ASM s'engagent ensemble depuis des années afin de proposer une solution satisfaisante aux personnes concernées. Les propriétaires de bétail titulaires d'une carte familiale de donateur (70 francs/an, idem pour les célibataires) sont dégagés des frais d'intervention ! Pour éviter de mobiliser les hélicoptères de la Rega requis pour les interventions urgentes liées aux personnes, les transports d'animaux sont en général effectués avec les hélicoptères d'entreprises partenaires.

Indications relatives au transport de bétail en montagne

Numéro de la centrale d'alarme pour les transports de bétail 044 654 32 70

Évitez aux animaux toute souffrance inutile

Le vétérinaire décide si l'animal blessé est apte ou non au transport aérien. Suivant la nature des blessures, il convient d'abattre l'animal avant le transport pour lui éviter des souffrances inutiles.

Les bêtes agressives ou piégées sont prises en charge uniquement en présence d'un vétérinaire.

Évacuation de cadavres

Les animaux morts à l'écart de voies praticables sont évacués par les airs pour des raisons de protection de l'environnement. Le bétail mort doit être signalé à l'instance compétente de la commune alpine. Celle-ci donne ensuite le mandat d'évacuation à la Rega. Les cadavres doivent faire l'objet d'un marquage aisément repérable.

Indications à communiquer à la centrale d'alarme de la Rega

- **Propriétaire de l'animal** : nom, prénom, adresse, n° de donateur Rega
- **Marque auriculaire** à 12 chiffres
- **Personne de référence** : responsable de l'exploitation d'estivage, vétérinaire, vacher
- **Lieu d'enlèvement**, poids de l'animal, éventuels obstacles
- **Lieu de transfert** à proximité d'une voie praticable

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'alarme de la Rega pour **les urgences 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 sur l'affiliation, 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 (voir milieu du magazine)

044 654 33 11

La **centrale téléphonique** pour toute autre question administrative

www.info.rega.ch

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



La centrale des donateurs très sollicitée

À l'occasion de l'appel au renouvellement des affiliations 2008, les donatrices et donateurs ont eu pour la première fois l'opportunité de consulter et de contrôler leurs données personnelles directement sur Internet. Cette nouveauté a rencontré un vif succès !

Lundi 28 janvier 2008 au centre Rega situé à l'aéroport de Zurich-Kloten : les locaux de la centrale des donateurs sont éclairés dès l'aube et les collaborateurs les plus matinaux commencent à consulter le courrier électronique du week-end et à le classer en fonction des priorités. Apparemment, le temps hivernal incite de nombreux donateurs à se calfeutrer chez eux et à allumer leur ordinateur... Ce lundi matin-là, plus de 3000 courriels et quelque 400 demandes électroniques d'affiliation sont adressés à la Rega depuis la fermeture des bureaux vendredi soir ! Cette affluence s'est poursuivie durant plusieurs jours, avec plus de 2000 courriels quotidiens pour la centrale. La Rega se réjouit de l'intérêt suscité et du nombre de données enregistrées et modifiées par souci d'exactitude. Merci pour votre collaboration et votre patience.

René Fritschi

La vie en vol

Aussi longtemps que remonte ma mémoire, les hélicoptères ont toujours été pour moi des engins fascinants. Et les rares fois où, dans ma vie, j'eus le bonheur de monter à leur bord, pour survoler les Alpes valaisannes ou pour découvrir le Grand Cañon du Colorado, constituent des souvenirs inoubliables.

Oserai-je vous avouer que cette attirance me poussait à des comportements quelque peu infantiles, comme abandonner brusquement, toutes affaires cessantes, mes invités en pleine conversation passionnée ou, pire encore, le lait sur le feu, pour me précipiter sur ma terrasse au moindre vrombissement annonciateur, pour me dévisser la nuque dans l'espoir d'admirer quelques secondes un de ces superbes engins écarlates traversant le ciel.

Mieux, combien de fois me suis-je rendu à l'aéroport de la Blécherette, uniquement pour les admirer dans leur hangar, guettant l'instant d'un éventuel décollage.

Bien sûr, comme beaucoup d'entre nous, il m'était arrivé de rencontrer les hélicoptères de la Rega fortuitement dans des circonstances plus pénibles, quand, après un long temps bloqué dans un bouchon sur l'autoroute, la vision d'un appareil en contre-bas de l'autoroute confirmait ce que nous redoutions, la gravité de l'accident que nous allions bientôt découvrir.

Alors, immanquablement, notre estomac se serrait violemment en prévision d'images sans doute horribles, nous nous jurions alors de passer sans bouger la tête, le regard fixé sur la route, mais la curiosité, ce bien vilain défaut, étant toujours trop forte, et nous ne pouvions nous empêcher de jeter ne fût-ce qu'un coup d'œil furtif sur les tôles enchevêtrées...

Ce qui gâchait évidemment passablement le plaisir de contempler la rutilante machine...

Bref, pendant longtemps, je considérai que la Rega était une organisation très efficace dans le transport des blessés et sans doute merveilleusement utile, mais pour les autres, parce que je me croyais personnellement immunisé contre le malheur.

Il fallut un voyage à Madagascar fin 2003 pour que mon opinion changeât quelque peu à ce sujet. Et effet, dix jours après mon retour de trois semaines passées dans ce magnifique pays, je commençai à ressentir les symptômes d'une mauvaise grippe, croyais-je, et un beau matin (?), je tombai dans le coma.

La mauvaise grippe était en fait un palu cérébral.

Je fus transporté immédiatement au CHUV (même pas en hélicoptère, en simple ambulance !). Mon état était tel, tous les organes vitaux si touchés, que les médecins ne laissèrent que peu d'espoir à ma famille. Néanmoins, ils se lancèrent dans un traitement quasi désespéré qui s'avéra pourtant efficace, puisque, quinze jours plus tard, un peu à leur grande surprise et aussi, je l'espère, au soulagement de mes proches, je repris connaissance.

Commença alors pour moi une longue et lente convalescence. Je quittai bientôt les soins intensifs, pour être transféré dans une chambre au dixième étage.

Ma principale activité, entre les interventions du physio, les prises de sang et les changements de perfusions, consista alors, assis dans un fauteuil, à contempler le monde à travers la fenêtre, fenêtre qui donnait directement sur l'héliport, situé quelques étages plus bas.

Et c'est ainsi que pendant des jours et des jours, je ne fis qu'observer à satiété d'innombrables atterrissages.

C'est exactement à cette période que la joie enfantine de pouvoir admirer un hélico rouge, s'est mélangé à la compassion confraternelle que je me mis à éprouver pour celui qu'on transportait, qui s'en tirerait peut-être, grâce à la célérité de la Rega et au talent des équipes du CHUV, mais qui devrait avoir beaucoup de patience et de ténacité pour espérer retrouver, un jour, une vie dite normale.

Aujourd'hui, quand j'entends le bruit d'un hélicoptère, je me précipite toujours sur ma terrasse pour le voir passer. Simplement, désormais, je fais toujours une petite prière pour le passager allongé.



Jean-Charles Simon

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



Plus de 100 ans de vol vertical

Du vélo volant à l'hélicoptère de sauvetage

Depuis 1957, la Rega fait intervenir des hélicoptères de sauvetage. Elle a ainsi marqué la deuxième moitié de l'histoire de l'évolution du vol humain à la verticale. Les cinquante premières années ont, en revanche, été aventureuses et hasardeuses.

La paternité de l'engin volant revient à Paul Cornu, constructeur de vélos.

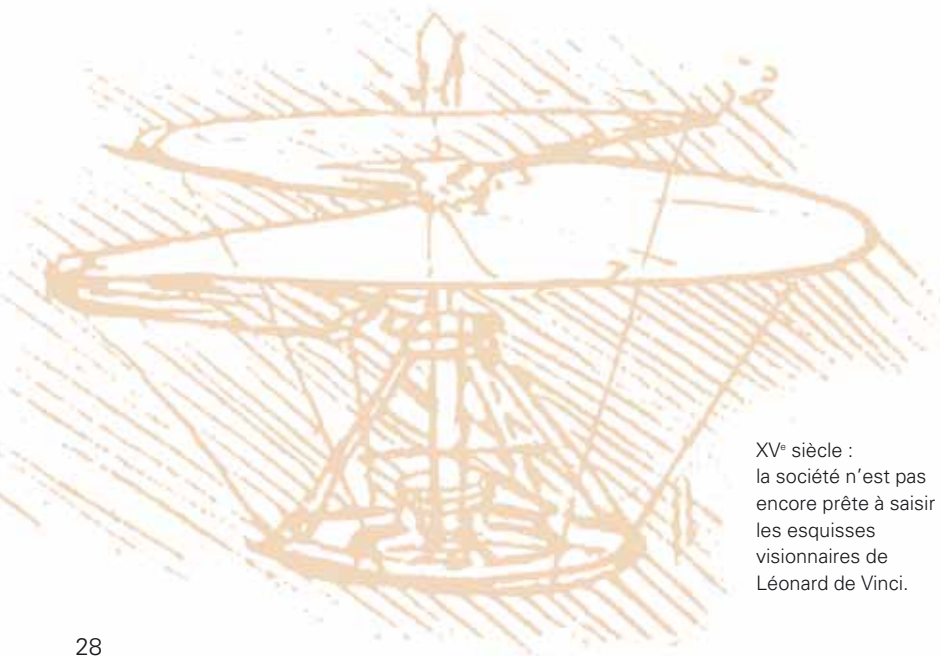
Léonard de Vinci, génie universel du XV^e siècle, est bien en avance sur son temps pour les vols humains. Des esquisses de 1490 révèlent sa vision d'un appareil volant à hélices verticales !

Deux rotors coaxiaux : une idée de Léonard de Vinci

De Vinci a tenté, avec son helix pteron, de résoudre le problème de rotation incontrôlée de la cabine au moment où les ailes se mettent à tourner. Le génie trouve une solution étonnamment simple : il suffit de deux rotors coaxiaux pour compenser les moments de rotation. Les essais concluants réalisés sur des modèles miniatures entraînés par un ressort lui confirment la possibilité d'une mise en pratique. La technique de l'époque ne lui permet cependant pas une réalisation à l'échelle 1:1.

Un inventeur de vélos dans les airs

À Lisieux, près du Havre (France), Paul Cornu – mécanicien de 26 ans – construit en 1907 un hélicoptère avec moteur à essence 24 CV, à partir de pièces détachées de vélos. Il s'inspire



XV^e siècle : la société n'est pas encore prête à saisir les esquisses visionnaires de Léonard de Vinci.

du concept de Léonard de Vinci de 1490 suggérant deux rotors coaxiaux. Le 13 novembre, il reste en vol à 30 cm du sol durant 20 secondes ! Rien d'extraordinaire ? C'est pourtant le premier vol en hélicoptère de l'histoire du vol aérien avec un équipage à bord. L'idée de Léonard de Vinci 400 ans plus tôt est enfin mise en pratique. Désormais l'homme peut évoluer dans les airs à la verticale grâce à une hélice ; l'aventure peut continuer.

Focke-Wulf 61 :
vol en salle dans la Deutschlandhalle

« Le professeur Focke et ses techniciens s'amenuisaient à mesure que je m'élevais dans les airs : 50 m, 75 m puis 100 m. J'ai ensuite lentement levé le pied de l'accélérateur ; l'ascension s'est faite plus progressive jusqu'à ce que, finalement, je me stabilise. C'était indescriptible, grisant. Cela m'a fait penser au vol d'une alouette qui, d'un léger battement d'ailes, s'élève au-dessus de champs ensoleillés. Je me suis dit qu'enfin l'homme avait percé le mystère du vol. » Avec ces termes enthousiastes, Hanna Reitsch,

pilote d'essai allemande, décrit son premier vol à bord d'un Focke-Wulf 61.

Le Fw 61 est le premier hélicoptère présentant des caractéristiques de vol fiables. En juin 1937, il valut à l'Allemagne plusieurs records mondiaux : 2439 m pour l'altitude, 1 h 20 pour la durée de vol, 122 km/h pour la vitesse et 80 km pour la distance parcourue. L'intérêt du public allemand est si grand que le régime national-socialiste décide d'exploiter la technique révolutionnaire à des fins de propagande. L'appareil se produit lors d'une manifestation organisée dans le nouveau bâtiment de la Deutschlandhalle à Berlin. À chacun de ses 18 vols en salle en février 1938, Hanna Reitsch récolte une salve d'applaudissements. L'hélicoptère bat des records et prouve devant un public nombreux sa fiabilité et sa maniabilité.

Walter Stünzi

Le vol spectaculaire en salle d'Hanna Reitsch dans la Deutschlandhalle à bord d'un Fw 61, en 1938. Il tombe à point nommé pour la propagande du régime national-socialiste de l'époque.



Les hélicoptères de la Rega : aperçu de l'histoire du sauvetage aérien d'après-guerre



1952

Hiller 360 (1952)

Premières tentatives de sauvetage héliporté de la Garde aérienne suisse de sauvetage (GASS) à l'aéroport de Zurich-Kloten avec une nacelle de mongolfière, le 15 novembre 1952.

Masse au décollage max. :	1135 kg
Vitesse de croisière :	85 km/h
Turbines :	200 CV
Moteur V4 à essence	



1957

Bell 47-J (1957)

Premier hélicoptère de la flotte remis gracieusement à la GASS par la Société des Coopératives Suisses au stade Schützenmatte de Bâle, le 28 février 1957.

Masse au décollage max. :	1163 kg
Vitesse de croisière :	137 km/h
Turbines :	265 CV
Moteur à essence Boxer	
6 cylindres	



1968

Agusta-Bell 206 A « Jet Ranger » (1968–1977)

Premier hélicoptère de la Rega avec propulsion à turbine. Ce modèle a surtout desservi les régions de la Suisse centrale et de la Suisse orientale, sous-équipées en hélicoptères, et plus tard la ville de Bâle.

Masse au décollage max. :	1360 kg
Vitesse de croisière :	185 km/h
1 turbine :	270 CV
Nombre d'appareils :	2



1971

Alouette III (1971–1995)

L'Alouette III est durant des années le fleuron de la flotte d'hélicoptères de la Rega. Pourvu d'un treuil de sauvetage, il présente des performances de vol exceptionnelles en haute altitude.

Masse au décollage max. :	2250 kg
Vitesse de croisière :	65 km/h
1 turbine :	880 CV
Treuil de sauvetage :	180 kg/25 m
Nombre d'appareils :	12



1977

Bölkow BO 105 (1977–1995)

Les BO 105 sont destinés aux bases de plaine de Berne, Bâle et Zurich. Ils remplacent les Jet-Ranger 206 A et opèrent sans treuil de sauvetage.

Masse au décollage max. :	2600 kg
Vitesse de croisière :	243 km/h
2 turbines :	850 CV au total
Nombre d'appareils :	3



1992

Agusta A 109 K2 (dès 1992)

Les Agusta remplacent les Alouette III en montagne et les BO 105 en plaine, à partir de 1992. Cet hélicoptère bimoteur répond aux normes de sécurité européennes et dispose de capacités de vol exceptionnelles en montagne.

Masse au décollage max. :	2850 kg
Vitesse de croisière :	245 km/h
2 turbines :	1542 CV au total
Treuil de sauvetage :	205 kg/50 m
Nombre d'appareils :	15



2002

Eurocopter EC 145 (dès 2002)

Cet hélicoptère est destiné aux bases de plaine de la Rega. La cabine, spacieuse, offre beaucoup de place aux patients et aux équipes médicales.

Masse au décollage max. :	3300 kg
Vitesse de croisière :	240 km/h
2 turbines :	1542 CV au total
Treuil de sauvetage :	270 kg/90 m
Nombre d'appareils :	5

SSS : 75 ans au service
de la sécurité des sports et
loisirs aquatiques

La sécurité ne prend pas l'eau !

Sans relâche depuis 75 ans, la Société Suisse de Sauvetage (SSS) met tout en œuvre pour assurer la sécurité dans et sur l'eau (lire article en page 13). Et avec raison : la noyade reste la deuxième cause de mortalité accidentelle chez les moins de 16 ans.

Quand le mercure grimpe, la fraîcheur de l'eau agit comme un aimant ! Mais les joies de la baignade sont souvent assorties de dangers imprévisibles. Les chiffres sont effarants : 32 personnes ont perdu la vie par noyade en 2007, dont 23 hommes, 3 femmes et 6 enfants. Chaque année, on dénombre quelque 16 000 accidents de baignade et de sports aquatiques (estimation du bpa) dont en moyenne 31 sont mortels. A noter que les rivières et les lacs recèlent les plus grands dangers.

Selon les professionnels, la première cause des accidents aquatiques est le manque de surveillance des enfants. Les aides à la natation (bouées, matelas pneumatiques, etc.) n'offrent pas une sécurité suffisante : il ne faut jamais quitter des yeux les tout-petits. Parmi les autres facteurs de risques, il y a aussi la sous-estimation du danger, les comportements inconscients ou exubérants, ainsi qu'une certaine inattention aux conditions météorologiques – froid, vent, risque d'orage ou brusque changement de temps.

Inspiré d'un modèle canadien, il existe depuis peu en Suisse un test de sécurité aquatique (WSC). En collaboration avec le bpa, swimsports.ch propose des exercices d'auto-sauvetage pour les enfants de huit à onze ans. Ce test apprend aux enfants à

- tomber à l'eau et à s'immerger complètement,
- faire la planche après avoir refait surface et bouger les bras et les jambes en dépensant le moins d'énergie possible,
- nager sur 50 mètres (pas de technique imposée).

Les enfants ayant suivi et réussi le test WSC peuvent ensuite aller seuls en eau profonde ou dans la piscine.

Thomas Kenner

Les six maximes de la baignade

Respecter les six maximes de la baignade de la SSS réduit nettement le risque d'accident.



Ne jamais nager l'estomac chargé ! Ne jamais nager à jeun !
Après un repas copieux, il faut attendre 2 heures. Évitez l'alcool !



Ne jamais sauter dans l'eau après un bain de soleil prolongé !
Le corps a besoin d'un temps d'adaptation.



Ne pas plonger ni sauter dans des eaux troubles ou inconnues !
L'inconnu peut cacher des dangers.



Ne jamais laisser les petits enfants sans surveillance au bord de l'eau !
Ils ne se rendent pas compte des dangers.



Les matelas pneumatiques ainsi que tout matériel auxiliaire de natation ne doivent pas être utilisés en eau profonde !
Ils n'offrent aucune sécurité.



Ne jamais nager seul sur des longues distances !
Même le corps le mieux entraîné peut avoir une défaillance.