

REGA

Entretien
**« Notre impératif
premier? La qualité! »**

Missions en Suisse
**Quand le destin frappe
deux fois ...**

Actualité
**Numéros d'alarme 1414
et +41 333 333 333**



Sommaire

- 4 Entretien
«Notre impératif premier? La qualité! »
- 6 Missions à l'étranger
La fatalité au détour d'une dune
- 10 Missions en Suisse
Quand le destin frappe deux fois ...
- 14 Actualité
Numéros d'alarme 1414 et +41 333 333 333
- 16 Illustration
La nouvelle centrale d'intervention de la Rega
- 18 Coulisse de la Rega
La nature nous impose des limites
- 20 En bref
L'actualité de la Rega
- 24 Romandie
Accroché à la vie!
- 25 Le coin des enfants
Jeu des dix erreurs et concours
- 26 Rétrospective
Safari – attentat – Rega
- 28 Histoire
Hermann Geiger – pionnier de l'aviation au grand cœur
- 30 Invité
Bertrand Piccard: L'exploration au 21^{ème} siècle
- 31 Prévention
L'hiver en toute sécurité

0844 834 844

Le numéro d'appel des donatrices et donateurs
Pour joindre la Rega : voir page 32



6



10



14



28

Couverture:

Le cœur de la Rega : tous les appels d'urgence convergent vers la nouvelle centrale d'intervention

Chère donatrice, cher donateur

Impressum

Magazine des donateurs de la Garde
aérienne suisse de sauvetage 1414
Numéro 81, novembre 2013
Parution semestrielle
Tirage 1,75 millions

Éditeur

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

Rédaction

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

Collaboration

Stéphanie Carruzzo
Federica Mauri
Walter Stünzi

Édition française

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

Photos

Archives Rega (p. 8, 11, 13, 18, 19,
31, 32)
Philipp Keller (p. 4, 19, 26)
Jacques-André Dévaud (p. 11)
Markus Rieder (p. 18)
Dominik Orth (p. 1, 2, 14, 15)
Martin Rindlisbacher (p. 3)
Massimo Pedrazzini (p. 7, 8)
MICR, Alain Germond (p. 20)
Office du Tourisme du Lac Noir (p. 21)
HSR (p. 23)
Friedli Engesser (p. 2, 28)
Divers (p. 2, 6, 8, 10, 11, 13, 20, 21,
23, 24, 25, 26, 27, 30, 31, 32)

Production

tutto fatto, Zurich

Graphisme

Triple-X, Werner Blättler, Zurich

Impression/préresse

Swissprinters, Zurich

Reproduction avec indication
des sources

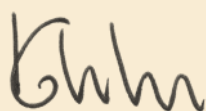
Depuis des décennies, votre précieux soutien nous permet de remplir une mission aussi noble qu'exigeante : apporter une assistance médicale aux personnes en détresse par la voie des airs. Nous nous y employons au quotidien, avec le concours des sauveteurs les mieux formés et du meilleur matériel possible.

Or, ce domaine d'activité est de plus en plus discuté. Quel équipement et quel degré de disponibilité faut-il vraiment financer ? Un treuil de sauvetage coûte-t-il trop cher ? Une liaison permanente avec la centrale d'intervention est-elle superflue ? Bref, à quelle hauteur placer la barre en termes de qualité et de sécurité ? Dernièrement, le coût de nos infrastructures et les salaires versés à nos collaborateurs ont été également remis en cause. Peut-être avez-vous suivi certains de ces débats dans les médias. La Conférence des directeurs de la santé a même fini par s'emparer du sujet.

Dans les pages de notre magazine, Ulrich Graf, président de notre Conseil de fondation, s'exprime sur ces questions ainsi que sur d'autres thèmes d'actualité. Il y compare la Rega à un iceberg. Seule une infime partie apparaît au grand jour : les hélicoptères et avions-ambulance en vol. L'essentiel de ce qui constitue la Rega demeure quant à lui invisible ; à l'instar de notre centrale d'intervention, à l'existence souvent insoupçonnée, mais dont le bon fonctionnement reste indispensable. Ou encore comme un réseau radio stable et opérationnel malgré les zones d'ombre dans les Alpes, imperceptible, mais absolument nécessaire à toute intervention de sauvetage.

Tout le monde s'accorde à dire que le sauvetage aérien doit être rapide, efficace et au meilleur niveau, tout en restant financièrement abordable. La Rega remplit l'ensemble de ces exigences en dispensant à la population suisse des premiers soins optimaux. Dès lors, pourquoi remettre en question des principes éprouvés ? Quant à savoir où placer la barre en termes de qualité et de sécurité : elle n'est jamais suffisamment haute lorsqu'il s'agit de sauver des vies humaines.

Cordialement,



Ernst Kohler,
CEO/Président de la direction



Conseil de fondation

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

Direction

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

Interview avec Ulrich Graf,
président du Conseil de fondation de la Rega

« Notre impératif premier ? La qualité ! »

Monsieur Graf, la Rega a essuyé nombre de critiques de différentes parts au cours des derniers mois.

A-t-elle commis des erreurs ?

Nous n'avons commis aucun faux pas sur le plan matériel : les dons sont rigoureusement dévolus à accroître sans cesse la qualité en faveur des patients. C'est sur ce point que nous sommes jugés et personne ne peut nous reprocher la moindre négligence sur ce plan-là. Par contre, nous avons peut-être insuffisamment communiqué ou manqué de clarté à ce sujet.

En 2014, la Rega renoncera au label de qualité ZEWO.

Sa crédibilité en pâtira-t-elle ?

Non, car la Rega renonce d'elle-même au label de qualité ZEWO, lequel n'a jamais été adapté à son cas. En effet, la Rega n'est pas et n'a jamais été une œuvre d'entraide au sens classique du terme ; le renouvellement de cette certification au cours des dernières années s'est à ce titre apparenté à un exercice complexe.

Le comité directeur du Conseil de fondation a pris cette décision à l'unanimité au terme d'une longue discussion. La Rega a toujours fait preuve de transparence et compte maintenir cette ligne de conduite : un strict suivi des normes de présentation des comptes et la publication d'un rapport annuel transparent.

Vous dites que la Rega n'est pas une œuvre d'entraide classique. Alors, comment la définir ?

La Rega n'est pas une œuvre d'entraide basée sur le bénévolat, mais bel et bien l'une des organisations de sauvetage aérien les plus modernes et les plus efficaces au monde, le tout sans coûter un centime au contribuable suisse. Les dons sont en effet intégralement réinvestis dans le maintien d'un sauvetage aérien professionnel. La Rega n'a pas le choix : elle assume une véritable mission de service public. Tant que la sécurité n'est pas en jeu, elle doit en effet apporter à la population suisse une assistance médicale aussi rapide et pointue que possible sur le lieu-même de l'accident, 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7.

Beaucoup de donateurs soutiennent son action. Dans quelle mesure leur nombre a-t-il évolué ces dernières années ?

L'évolution du nombre de donateurs montre que la population suisse est très satisfaite de la Rega. Nous enregistrons 50 000 affiliations supplémentaires chaque année, si bien qu'en 2013, nous devrions franchir la barre des 2,5 millions. Cette croissance constitue un critère important pour l'évaluation de nos prestations.

Craignez-vous une baisse du nombre de donateurs suite à la mauvaise presse de cet été ?

Non. Pour nous, l'essentiel est de fournir des prestations de première qualité, dans l'intérêt de nos patients et de la population



Ulrich Graf

Né à Winterthour le 16 mai 1945, Ulrich Graf est marié et père de deux enfants aujourd'hui adultes.

Après avoir obtenu sa maturité et étudié l'ingénierie électrique à l'EPF de Zurich, il devient directeur technique de Procalor, toujours à Zurich. En 1976, il prend la tête de plusieurs sociétés de Bauer Kaba. En 1984, il intègre la direction de Kaba Holding à Rümliang, dont il est nommé membre du conseil d'administration en 1989. De 1990 à 2006, il assume les fonctions de CEO et de délégué du conseil d'administration, qu'il préside depuis 2006.

Il exerce également les fonctions de président du conseil d'administration de Dätwyler Holding et de Griesser Holding, de membre du conseil d'administration de Georg Fischer, de Fr. Sauter et de Feller, ainsi que de membre du conseil présidentiel de la société allemande Dekra.

En 1966, Ulrich Graf obtient son brevet de pilote militaire. Il pilote alors divers avions et hélicoptères des Forces aériennes suisses. Entre 1988 et 1995, il est commandant de l'Escadron de transport aérien 2, puis chef des interventions du transport aérien. Aujourd'hui encore, il est actif dans l'aéronautique et attaché au domaine de l'aviation.

Depuis 2001, Ulrich Graf est membre du Conseil de fondation de la Rega, qui l'a nommé président le 1^{er} janvier 2012.

suisse. C'est sur ce point précis que nous sommes jugés; il n'a d'ailleurs jamais été remis en question. Notre impératif premier est la qualité de nos services. A l'avenir, la Rega continuera de tout faire pour démontrer qu'elle mérite entièrement la confiance de ses donateurs.

Les salaires versés par la Rega ont notamment été critiqués : sont-ils trop élevés ?

Pour recruter et fidéliser des spécialistes au bénéfice de la meilleure formation possible, la Rega se trouve en concurrence avec d'autres employeurs, à vocation commerciale. Pour les médecins par exemple, elle affronte la concurrence des hôpitaux. Et pour les pilotes, celle de compagnies aériennes comme Swiss ou encore de l'armée... Nos patients méritent les meilleurs intervenants possibles, lesquels ont un prix : celui d'une rémunération conforme au marché, sans pour autant être déraisonnable. La société Hay Group, spécialisée dans les comparatifs salariaux, atteste depuis plusieurs années que la Rega verse des salaires corrects à tous points de vue.

Pourquoi avez-vous réduit vos émoluments ?

La rétribution accordée au président du Conseil de fondation de la Rega a été définie bien avant mon arrivée. Elle est en outre publiée de manière transparente dans le rapport annuel depuis des années. Lorsque j'ai vu qu'elle donnait lieu à pareille polémique dans les médias, j'ai décidé de réduire son montant de 90 000 à 15 000 CHF.

Et le salaire d'Ernst Kohler ? N'est-il pas excessif pour une fondation d'utilité publique ?

Comme je l'ai déjà dit, la Rega n'est pas une œuvre d'entraide classique. Ernst Kohler a montré à de multiples reprises qu'il méritait son salaire. Nous avons trouvé en lui le candidat idéal pour ce poste, croyez-moi. Il me semble que ma longue expérience de direction me permet d'en juger. Le comité du Conseil de fondation compétent estime d'ailleurs tout comme moi que les fortes exigences qu'il doit satisfaire et les tâches complexes qui lui incombent justifient clairement son niveau de rémunération. La liste des responsabilités de notre CEO est longue : il assume notamment celles de l'exploitation aérienne des hélicoptères et avions-ambulances, de l'école d'aviation, de l'entretien et du développement – autant de domaines soumis à une approbation internationale.

Je le répète : Ernst Kohler fournit un excellent travail et son salaire est largement justifié. Le professionnalisme et la passion qui animent les équipages de la Rega me confortent chaque jour dans cette conviction.

Pourquoi la Rega s'oppose-t-elle à la concurrence du TCS dans le canton d'Argovie et à celle d'Air-Glacières dans l'Oberland bernois ?

La Rega n'a rien contre la concurrence, mais les mêmes règles doivent s'appliquer à tous. Nous ne pouvons accepter d'assumer des frais d'infrastructures élevés quand certains de nos concurrents se concentrent exclusivement sur les missions les plus lucratives...

Le sauvetage aérien peut s'apparenter en quelque sorte à un iceberg : de l'extérieur, seule une infime partie est visible. La majeure partie de ce qui le constitue est difficilement perceptible, mais non moins indispensable à un secours aérien professionnel. Centrale d'intervention à la pointe de la technique, réseau radio couvrant l'ensemble du territoire, service

de maintenance indépendant, formations de qualité pour nos équipages, etc. : tout cela a un coût. L'arrivée de concurrents se concentrant sur les quelques missions les plus lucratives intervient au détriment d'un système équilibré, financé par les dons à hauteur de 60%. Ces concurrents peuvent se permettre de réduire le spectre de leurs interventions uniquement car ils savent que la Rega est là en cas d'urgence... Cette mentalité, nuisible à la qualité du sauvetage aérien, est vouée à l'échec sur le long terme. Alors oui à la concurrence – mais à armes égales !

Qu'entendez-vous par là ?

Le respect des normes éprouvées et reconnues dans le sauvetage aérien moderne d'une part, et d'autre part des prestations couvrant tout le spectre d'interventions. Nous avons toujours accueilli à bras ouverts les concurrents prêts à s'équiper conformément à nos exigences en termes de sécurité et de qualité. La base partenaire de la Rega à Genève constitue l'exemple parfait de ce type de collaboration et montre l'ouverture de la Rega à tout ce qui peut apporter un bénéfice au patient. Nous nous refusons toutefois à prêter la main à une évolution qui engendrerait une baisse de la qualité.

En clair, qu'est-ce qui distingue la Rega de ses concurrents ?

La Rega se tient prête à intervenir partout où quelqu'un nécessite une assistance médicale, 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7, sans tergiverser. Nous décollons dans les cinq minutes la journée, dans les 30 minutes la nuit. 15 minutes de vol nous suffisent pour atteindre n'importe quel point en Suisse. Lorsque nos concurrents ne peuvent ou ne veulent pas intervenir, nous leur servons ainsi de filet de sécurité... Que se passerait-il si nous-mêmes, nous nous défilions par incapacité ou en invoquant des prétextes cousus de fil blanc ? Nous ferions à coup sûr la une de la presse !

Cette disponibilité permanente coûte cher : le coût réel d'une intervention est d'environ 200 CHF la minute, compte tenu de la charge actuelle de nos hélicoptères et avions-ambulances. Les assurances n'en paient pourtant pas la moitié : seuls 40% du coût de nos prestations peuvent leur être effectivement facturés. Les 60% restants sont couverts par les dons.

Aucun de nos concurrents n'est en mesure de présenter un compte de résultat équilibré avec les prestations facturées, même en s'attribuant le dessus du panier...

Comment la Rega se voit-elle dans dix ans ?

La Rega travaille aujourd'hui avec beaucoup de sérieux et de professionnalisme à tous les niveaux, mais nous devons évidemment continuer à nous améliorer sans relâche. Nous n'avons pas le droit de nous reposer sur nos lauriers ; nous comptons bien rester parmi les meilleurs au monde, même dans dix ans, et gagner encore en professionnalisme dans tous les domaines. Il nous tient cependant à cœur de ne pas oublier nos racines : mettre sans cesse le bien-être du patient au cœur de notre action et toujours se ranger de son côté en cas de doute.

La Rega n'est pas une œuvre d'entraide classique mais reste néanmoins une fondation d'utilité publique. Elle assure en effet une mission de service public sans qu'il en coûte un centime au contribuable et s'engage sans réserve pour ses patients et la population suisse.

Interview: Karin Hörhager

Un week-end mouvementé

La fatalité au détour d'une dune

Tout avait débuté sous les meilleurs auspices ... Le court séjour de Domenico Ancarola en Sardaigne se transforme pourtant en cauchemar quelques heures plus tard. Gravement blessé dans un accident de voiture, le Tessinois passe plusieurs jours à l'hôpital de Cagliari avant d'être rapatrié en Suisse à bord d'un avion-ambulance de la Rega.





Domenico Ancarola

En ce samedi 26 janvier 2013, la météo est radieuse et, malgré la saison, le mercure affiche 20°C. Domenico Ancarola est arrivé la veille en Sardaigne afin de régler diverses formalités administratives liées à l'achat d'une maison de vacances sur l'île. Il se trouve à Pula, dans la province de Cagliari, où des connaissances l'attendent.

Après le dîner, son ami Salvatore lui propose d'essayer son nouveau véhicule tout terrain sur une plage de dunes. «J'ai d'abord décliné sa proposition car je voulais visiter Cagliari, mais je me suis finalement laissé convaincre», se souvient-il. Au volant du 4x4 de son ami, Domenico roule une trentaine de mètres puis, alors qu'il amorce un virage en descente, le véhicule s'enlise soudain violemment dans le sable. Sous l'impact du choc, les deux hommes sont brutalement éjectés. Alors qu'ils gisent au sol, le véhicule fait plusieurs tonneaux et percute Domenico avant de s'immobiliser quelques mètres plus loin.

«Pourvu qu'il ne s'agisse que d'un mauvais rêve...»

Domenico se souvient avec précision de chaque instant. «En une fraction de seconde, tout est devenu noir et j'ai senti une vive douleur. J'ai ouvert les yeux et j'ai réalisé que j'étais étendu sur le sable.» A grand-peine, il parvient à se redresser. Il souffre d'une fracture ouverte de la clavicule gauche, et une vive douleur dans la poitrine lui coupe la respiration. «Pourvu qu'il ne s'agisse que d'un mauvais rêve! Faites qu'il soit possible de remonter le temps et de rembobiner ce film d'horreur!», voici ses premières pensées.

Lorsqu'il recouvre ses esprits, il aperçoit son ami, qui a lui aussi été projeté hors du véhicule mais ne souffre que de contusions légères. «Salvatore était en état de choc. Il n'arrêtait pas de me donner des petites claques en me répétant de garder mon calme!», se remémore Domenico. La douleur qu'il ressent devient de plus en plus insupportable, et il tente de remettre en place sa clavicule.

Des témoins de l'accident accourus sur les lieux alertent immédiatement les secours. Moins de 15 minutes plus tard, une ambulance arrive sur place. Elle ne peut toutefois accéder au blessé, celui-ci se trouvant sur la plage d'une propriété privée clôturée. Au bout d'une demi-heure environ, l'équipe d'intervention parvient enfin à mettre la main sur un résident, qui lui communique le code d'accès.

En proie à d'insupportables douleurs, Domenico a l'impression que les secours mettent une éternité à arriver. Il décide de contacter la Rega via l'application d'urgence installée sur son iPhone. «J'avais peur et pensais à ma famille, à mes enfants qui m'attendaient au Tessin. La voix posée et amicale de la collaboratrice de la Rega à l'autre bout du fil m'a tout de suite réconforté», se souvient Domenico. La cheffe d'opération s'informe de la situation, le rassure et lui demande de recontacter la centrale d'intervention de la Rega sitôt arrivé à l'hôpital.



La course d'essai se termine de façon abrupte



Le vol d'approche vers Lugano, très délicat pour les pilotes, offre un panorama sublime



Domenico a retrouvé le sourire

De la plage à l'unité de soins intensifs

A l'unité de soins intensifs de l'Hôpital de Cagliari, Domenico est immédiatement soumis à un examen approfondi. Ses blessures sont graves : les fractures multiples de quatre côtes ont endommagé la plèvre, et un affaissement du poumon peut survenir à tout instant. Le médecin-chef ordonne son transfert immédiat au service de chirurgie de l'Hôpital universitaire de Cagliari, où Domenico bénéficiera d'une bonne prise en charge.

Au Centre Rega à Zurich, l'équipe qui le suit s'est entre-temps occupée d'organiser son rapatriement en Suisse. L'étude approfondie du dossier médical transmis par l'Hôpital de Cagliari a permis d'établir que son état, à présent stable, permet un transport par les airs. Le 30 janvier, à 06h48, un avion-ambulance de la Rega s'envole donc de Zurich pour la Sardaigne, avec à son bord deux pilotes, un médecin et une infirmière. Il se pose à 08h05 à Cagliari. Le transfert du patient de l'hôpital à l'aéroport s'effectue en ambulance. Les formalités douanières promptement expédiées, l'avion-ambulance repart à 09h04 à destination de Lugano, où il atterrira un peu plus d'une heure plus tard. «J'ai bénéficié de soins irréprochables à l'Hôpital de Cagliari, mais le lit de l'avion-ambulance de la Rega m'a semblé le plus confortable du monde ! Dès le moment où je me suis trouvé dans l'appareil, j'ai eu l'impression d'être déjà chez moi», raconte Domenico au sujet de son rapatriement au Tessin.

Un autre regard sur la vie

Une fois admis à l'Hôpital régional de Lugano, Domenico devra encore patienter sept jours avant que son état ne permette une opération. «Après avoir consulté mon dossier médical et s'être entretenu avec le médecin-chef, le docteur qui a pris la relève m'a dit que j'avais eu beaucoup de chance dans ma mésaventure. J'avais, entre autres, reçu un coup violent près de la colonne vertébrale, et les lésions auraient pu être bien plus graves!», note Domenico.

Depuis cet accident, il porte un autre regard sur la vie. «J'ai raconté ce qui m'était arrivé à tous mes collègues et leur ai vivement conseillé de s'affilier à la Rega !», conclut cet heureux rescapé.

Federica Mauri

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



Devenez donateur: www.rega.ch



Situation inédite pour une famille
dans le Hoch-Ybrig

Quand le destin frappe deux fois ...

D'après les statistiques, une personne sur douze sera secourue par la Rega une fois dans sa vie. L'histoire de la famille Huber montre toutefois que le destin se moque des probabilités : la Rega est intervenue à deux reprises pour sauver deux de ses quatre membres en l'espace d'un an et demi. Retour sur un cas peu commun.



Nina lors de l'une de ses premières courses de ski

En arrivant devant cette jolie maison, des milliers de questions m'assaillent. A quoi peut bien ressembler une famille que la Rega a déjà dû secourir à deux reprises ? Comment les deux enfants se portent-ils aujourd'hui ? Leurs accidents respectifs ont-ils laissé des séquelles ? M'en parleront-ils ou alors leur sera-t-il désagréable de les évoquer ?

Lorsque la mère m'ouvre la porte, je me sens immédiatement la bienvenue. Eric, un adolescent sportif de 15 ans, m'adresse un sourire en coin depuis le séjour. Nina, de trois ans sa cadette, m'accueille amicalement elle aussi, bien qu'elle reste un peu sur la réserve. Tous deux me conduisent vers la terrasse, où leur père s'affaire derrière le barbecue. Un délicieux fumet s'en échappe.

Tandis que ses parents préparent le repas du soir, Eric me parle de lui, me raconte ses expériences avec la Rega ... et me bombarde de questions. Ce jeune pompier dégourdi et passionné veut tout connaître du déroulement précis des interventions de la Rega. Pourtant, il a déjà vécu plusieurs d'entre elles, chose peu courante chez la plupart des camarades de son âge.

« Je descendais à 110 km/h ! »

Membres actifs du club de ski de Hausen am Albis, Eric et Nina sont d'ardents compétiteurs. Malgré son jeune âge, Eric est déjà un excellent skieur, très expérimenté. Il participe régulièrement à des courses, comme ce 26 février 2011, jour de la descente du Spirstock – une compétition à domicile pour lui qui connaît le domaine skiable de Hoch-Ybrig comme sa poche. « J'ai fait une faute de carre pile en face du chronomètre », explique-t-il. Si la chute

s'est effacée de sa mémoire, le jeune sportif se souvient qu'il allait très vite. Les yeux brillants, il s'empresse d'ajouter ce que sa famille lui a appris par la suite : « Je descendais à 110 km/h ! »

Après cette terrible chute, l'adolescent reste prostré sur le sol. Les pisteurs-secouristes des remontées de Hoch-Ybrig se précipitent vers lui. Eric se plaint de fortes douleurs dans le dos. Il a énormément de mal à bouger. Les pisteurs-secouristes appellent alors la Rega à la rescousse. L'équipage de Rega 1 décolle immédiatement et atterrit sur les lieux de l'accident moins d'un quart d'heure après l'alerte. Le tableau clinique fait état d'une fracture des vertèbres lombaires. Le jeune skieur est donc transporté à l'Hôpital des Enfants de Zurich. Après quelques heures d'angoisse, les médecins le rassurent : il ne gardera aucune séquelle et pourra remonter sur les skis dès l'hiver suivant.

Eric revient sur son accident avec une grande sérénité : « En fait, j'ai toujours été celui qui avait la poisse dans la famille. J'ai eu des fractures, des entorses ... et puis cette chute pendant la course. Mais ce sont des choses qui arrivent quand on fait beaucoup de sport ! » Il devient soudain songeur. « Par contre, je n'aurais jamais pensé que ma sœur puisse avoir un accident encore plus grave. » Dans l'intervalle, Nina nous a rejoints et surmonte sa timidité des premiers instants pour me relater courageusement son accident de juillet 2012.

« Heureusement, j'avais mis un casque ! »

Cet été-là, Eric et Nina séjournent avec leur père Ralph dans le Hoch-Ybrig, où ils prennent beaucoup de plaisir à skier



L'EC 145 de la base Rega Zurich transporte Eric à l'hôpital

l'hiver et à passer leur temps libre en toute insouciance durant la belle saison. Ce jour-là, tous trois enfourchent leurs vélos pour aller chercher des yogourts frais dans une ferme. Contrairement à ses habitudes, Ralph précède de loin ses deux enfants. La route forestière, recouverte de bitume et d'une légère couche de graviers, est bien entretenue. Les trois cyclistes la descendent en roue libre lorsqu'une voiture arrive en face d'eux. Eric et Nina ralentissent pour la laisser passer. «Après, je ne sais pas ce qui est arrivé. J'ai perdu le contrôle et je me suis retrouvée à terre.»

Nina tourne son regard vers son père. «Heureusement que j'avais mis un casque, comme tu me l'as toujours dit!» Eric, qui roule derrière elle et assiste à la chute, est sous le choc. Il appelle Ralph, qui prend immédiatement sa fille en charge. Dans la panique, personne ne songe au téléphone mobile qui se trouve dans sa poche: le père de famille envoie son fils chercher de l'aide. Alors qu'Eric, sous le choc, retourne à toute vitesse au village pour alerter les secours, Ralph se souvient soudain avoir son mobile sur lui et compose le 1414.

Les minutes qui les séparent du sauvetage lui semblent interminables; une situation quasi insupportable: «Ces minutes m'ont paru des heures... Ma fille perdait beaucoup de sang. Elle avait très mal et terriblement peur. En tant que père, je me sentais totalement impuissant à ses côtés.» Nina se rappelle bien ce moment elle aussi: «J'avais mal partout: à la tête, au ventre... Et j'avais très peur de mourir.»

Lorsque son frère revient avec la police et le chef des pisteurs-secouristes des environs – une connaissance de la famille par l'intermédiaire du club de ski – ils entendent alors l'hélicoptère de la Rega approcher. Sur place, l'équipage de Mollis constate l'urgence de la situation; il faut agir vite. L'ambulance arrivée dans l'intervalle transporte Nina jusqu'à la place d'atterrissage de l'hélicoptère, dans une petite clairière à proximité. «La médecin-urgentiste de la Rega était très gentille. Elle me parlait tout le temps. Depuis l'accident d'Eric, je savais que tous ces gens étaient adorables. Alors j'étais rassurée.»



Eric dans son élément

Als ich im Heli lag hatte ich Angst! Ich wusste nicht, ob ich je wieder laufen kann. Doch bald erfuhr ich, nach intensiven Untersuchungen, dass ich nach dem Spitalaufenthalt wieder auf den Ski stehen werde. Die Rega ersparte mir viele schmerzvolle Minuten. Danke für eure rasche Rettung!

Eric Huber





Nous recherchons des talents pour l'aviation

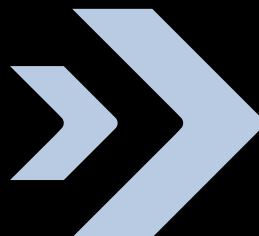


Rêver de voler – Tout le monde le peut. Mais toi, tu veux plus. Tu veux réaliser ton rêve. Mieux, tu veux faire de ton rêve ta profession. SPHAIR est une organisation qui t'aide à ouvrir grand les portes d'un avenir aéronautique et te facilite l'accès à de multiples professions de l'aviation. www.sphair.ch



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Armée suisse
Forces aériennes



SPHAIR

Nina me regarde d'un air malicieux, en riant à demi : « En fait, la médecin m'énervait un peu. Elle me disait de ne pas m'endormir, mais j'étais si fatiguée. J'avais une terrible envie de dormir, et elle me réveillait tout le temps! »

« En tant que parents, l'existence de la Rega nous rassure ! »

Comme son frère plus d'un an auparavant, Nina est transportée à l'Hôpital des Enfants de Zurich, où le diagnostic du médecin de la Rega se confirme : déchirure du foie avec hémorragie interne et léger traumatisme crânien. « Le chirurgien a dû faire des heures supplémentaires et travailler toute la nuit à cause de moi ! A l'hôpital, ils m'ont préparé dix litres de sang », raconte Nina, ravie d'être entièrement rétablie. Elle regrette seulement que son accident l'ait privée de sport aussi longtemps et ait empêché sa famille de partir en vacances à la mer en Italie l'an dernier.

Cette fois-ci, l'heure de ce séjour tant attendu a sonné. Tandis que les deux adolescents préparent leurs bagages avant le départ, leurs parents m'offrent un café et me confient qu'ils ont eu du mal à digérer ces deux accidents consécutifs : « La Rega est déjà venue deux fois à notre secours. Pourtant, nous ne provoquons pas inutilement le destin. Nos enfants sont toujours parfaitement équipés : ils portent des casques, des protections dorsales et tout ce qu'il faut. Cela n'a pas empêché ces accidents de se produire. Si nos enfants remercient sans le savoir la Rega, leur gratitude est bien réelle. »

Il se fait tard. Le moment est venu de prendre congé d'Eric, Nina et leurs parents. En retournant à ma voiture, je demande au jeune pompier le métier qu'il aimerait exercer plus tard. « Si je ne réussis pas dans le ski, et bien... sauveteur de la Rega ! »

Karin Hörhager

Zum Glück gibt es die Rega!
Danke an das gesamte Rega-Team.
Nina Huber



Le Da Vinci, de la base de Mollis, en route pour porter secours à Nina



Un an après son accident, Nina remonte à vélo avec beaucoup de plaisir

La centrale d'intervention de la Rega reçoit des appels d'urgence du monde entier

Numéros d'alarme 1414 et +41 333 333 333

La centrale d'intervention constitue le « cœur » de la Rega : ici aboutissent, 24 heures sur 24, les appels d'urgence en provenance de Suisse et du monde entier. Grâce à un nouveau système de gestion des interventions, les chefs d'opération peuvent organiser encore plus efficacement les secours aériens.

Kathrin Zuberbühler, cheffe d'opération avion, est en ligne avec un patient qui appelle d'Espagne, tandis que Peter Salzgeber, chef d'opération hélicoptère, suit la progression d'un front orageux au-dessus des Alpes. Au Centre Rega à l'aéroport de Zurich, leur journée de travail vient de débuter.

06h30, changement d'équipe

L'équipe de nuit fait son rapport à l'équipe de jour en mentionnant les faits particuliers : indisponibilité d'une station radio pour cause de maintenance ou encore impossibilité d'assurer certains secours héliportés en raison du mauvais temps. Pour les missions en avion-ambulance, les mouvements de grève à l'étranger ou la survenue d'une éruption volcanique constituent des informations importantes à transmettre. S'ensuivent les briefings individuels. Peter Salzgeber est informé des missions effectuées durant la nuit, d'une recherche de personne disparue, des conditions météo, des équipages en service au sein des bases et de l'organisation de transports de fourrage en montagne. Sa collègue fait quant à elle le point sur la situation des patients à l'étranger avant de s'occuper des rapatriements à l'ordre du jour, des autorisations requises et des réservations d'hôtel.

07h00, petit-déjeuner

Tout est encore calme, mais la situation peut vite basculer. Les chefs d'opération apprécient le moment du petit-déjeuner ; une fois dans le feu de

l'action, les pauses pour se restaurer peuvent être rares, en particulier en haute saison.

De retour à son poste, Kathrin s'occupe d'une mission planifiée en Chine. Il lui faut organiser les visas de l'équipage de la Rega tout comme les autorisations de survol et d'atterrissage requises. Elle répond à un appel de Swiss. Un passager a été victime d'un malaise, et aucun médecin ne se trouve à bord. Kathrin transmet l'appel au médecin-conseil de la Rega, qui fournira une assistance téléphonique au personnel navigant de Swiss.

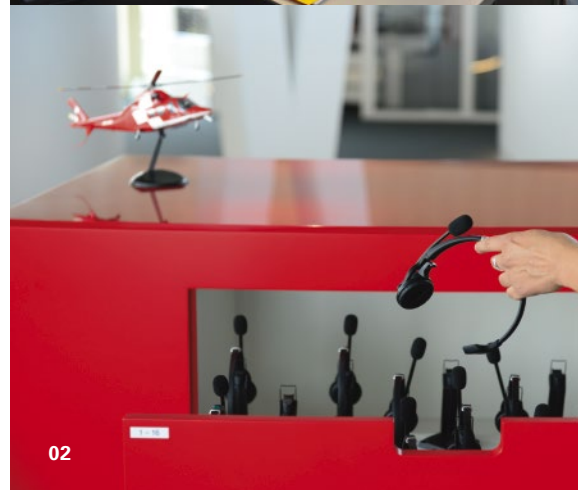
09h27, premier appel d'urgence

Peter répond au 144 : on lui signale un grave accident de la route. Une ambulance est déjà sur place, mais l'intervention d'un hélicoptère est jugée nécessaire. Le temps presse. En l'espace de quelques secondes, la décision est prise. Le chef d'opération prend contact avec la base Rega par radio et lui transmet les principales informations, notamment les coordonnées du lieu d'intervention. Les détails supplémentaires seront transmis durant le vol. Près de 90% des appels proviennent de partenaires d'intervention, le plus souvent des centrales d'appels sanitaires urgents 144. Parmi les partenaires de la Rega figurent notamment la police, les hôpitaux, les sauveteurs du Club Alpin Suisse CAS, ou encore les patrouilleurs des pistes.

Kathrin remplit pendant ce temps un formulaire pour une compagnie aérienne, car en fonction du tableau clinique ou du type de lésion, le ra-



01

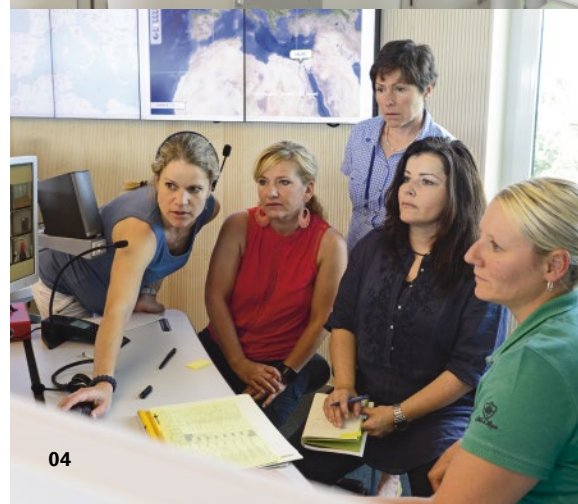


02

- 01 Des interventions organisées 24 heures sur 24
- 02 Chaque chef d'opération prend un casque en début de service
- 03 Changement d'équipe Hélicoptère – briefing
- 04 Changement d'équipe Avion – briefing



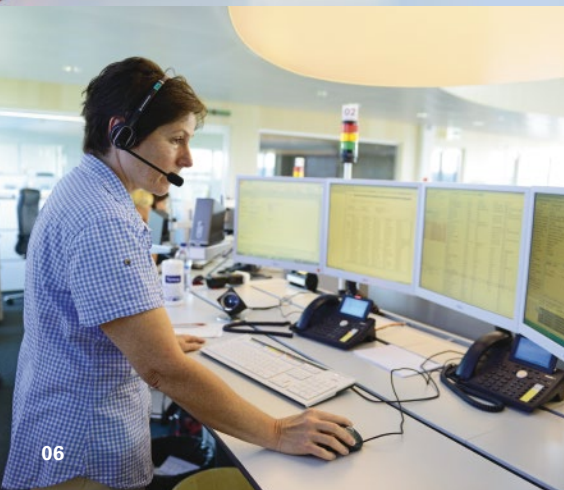
03



04



05

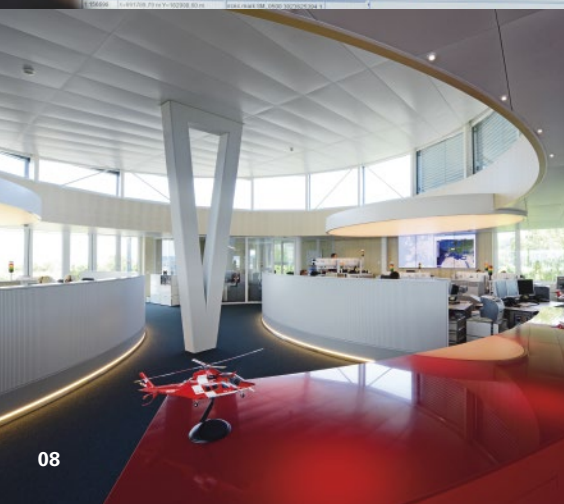


06

- 05 Le petit-déjeuner, moment de calme avant la tempête
- 06 Le travail de chef d'opération requiert une concentration absolue
- 07 Peter Salzgeber repère le lieu de l'accident sur la carte
- 08 Le « cœur » de la Rega, où parviennent des appels d'urgence du monde entier



07



08

patriement d'un patient peut se faire à bord d'un vol de ligne. Le médecin de la compagnie concernée décide ensuite des moyens à engager. En cas de réponse positive, les chefs d'opération organisent les réserves d'oxygène et se chargent d'obtenir les autorisations requises pour l'équipement médical de l'équipage de la Rega qui assurera la prise en charge du patient durant le vol.

11 h 05, une organisation rigoureuse

Depuis le petit-déjeuner, Kathrin a déjà passé de nombreux coups de fil. Le téléphone sonne à nouveau. Il s'agit d'une compagnie d'assurance qui appelle au sujet de la couverture des frais du patient en Espagne. Il est essentiel d'associer les assurances au plus vite dans l'organisation d'un rapatriement. Kathrin consulte différentes offres et établit des devis.

Elle s'occupe ensuite de réserver les services de handling à l'aéroport de Mombasa au Kenya, où un avion de la Rega atterrira dans la soirée. Une ambulance est déjà réservée pour le transport, le lendemain, de la patiente à l'aéroport. Enfin, elle réserve un hôtel pour le médecin, l'infirmière et les pilotes de la Rega, qui devront dormir sur place avant le vol de retour, conformément aux dispositions légales concernant les temps de repos.

14 h 19, une vraie tour de Babel

Peter parle en italien. Il répond à l'appel suivant en français. Impossible de travailler ici sans maîtriser les langues nationales. Kathrin, à nouveau en ligne avec l'Espagne, répond en espagnol à son interlocuteur. L'anglais est également indispensable, tandis que d'autres langues, à l'instar du portugais, du chinois ou encore du russe, constituent un atout précieux.

La patiente de Mombasa rappelle. Kathrin lui explique le déroulement du rapatriement, puis elle informe l'hôpital concerné.

A 14 h 30 se tient le briefing de l'après-midi. Les deux chefs d'opération ont terminé leur service et font leur rapport à l'équipe de relève. Suivant la saison, des services supplémentaires de mi-journée et de réserve sont mobilisés au besoin, et les chefs d'opération hélicoptère et avion s'épaulent mutuellement.

17 h 48, surveillance des vols

Avion ou hélicoptère, chaque opération est suivie de A à Z. Grâce à la transmission par satellite, les chefs d'opération savent toujours précisément où se trouvent les moyens d'intervention en cours de mission.

Les chefs d'opération avion doivent informer tous les intervenants, notamment au sujet de la ponctualité des atterrissages. Il faut aussi régler la question des frais hospitaliers avec les hôpitaux étrangers afin d'éviter tout problème à la sortie des patients. Les médecins-conseils de la Rega se chargent d'annoncer aux hôpitaux suisses l'arrivée des patients rapatriés.

Les longues missions imposent parfois de revoir le planning du personnel afin de respecter les temps de repos réglementaires.

19 h 51, restauration de la troupe

Lorsque la situation le permet, quelqu'un prépare un repas pour toute l'équipe dans la cuisine attenante à la centrale d'intervention. Durant les heures de service, les occasions de quitter son poste sont rares.

22 h 10, passage de témoin

Le calme est revenu, l'équipe de nuit va bientôt prendre la relève. A 22 h 30, l'équipe de jour fait son rapport sur les missions en cours et les tâches en suspens ou à effectuer de nuit. Il est en effet plus facile de joindre de nuit les patients et les hôpitaux qui se trouvent dans l'hémisphère sud, compte tenu du décalage horaire.

Ariane Güngerich



Avec notre vidéo, découvrez comment le nouveau système de gestion des interventions assiste de façon optimale nos chefs d'opération dans leur travail : www.missions.rega.ch

Là où tout converge

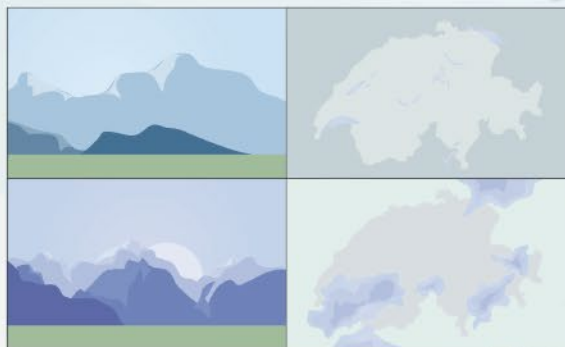
La nouvelle centrale de la Rega

Nuit et jour, toute l'année, des personnes malades et appellent la Rega en urgence. C'est depuis sa centrale-ci organise et coordonne toutes ses missions de aérien en Suisse et dans le monde entier.

Mur d'images multifonctionnel

Suisse

- Webcams donnant des informations météorologiques en direct
- Radar des précipitations
- Position actuelle des hélicoptères Rega



Réseau radio Suisse

- Système radio propre à la Rega
- 42 stations radio
- Couverture quasi totale du territoire, également en haute montagne
- Réception des appels d'urgence sur le canal de détresse accessible à tous
- Utilisé également par les Forces aériennes suisses

Centrale d'intervention hélicoptères

- Mise à disposition de tous les moyens de la Rega et de ses organisations partenaires (p. ex. Secours Alpin Suisse)
- Gestion permanente des équipes d'intervention
- Garantie de la communication constante et sans faille avec les équipes d'intervention

Logiciel bureautique

- Traitement administratif des données d'intervention
- Internet/courriels

Système d'information géographique

- Cartes numériques
- Recherche d'après
 - des coordonnées suisses
 - des lieux-dits
- Représentation visuelle des domaines de sports d'hiver, cabanes CAS, hôpitaux, etc.
- Affichage des alertes par application Rega

Masque de saisie des données d'intervention

- Aperçu des interventions en cours
- Aperçu des interventions prévues
- Listes de contrôle pour différents types d'intervention (avalanches, accidents de montagne)

Système de communication

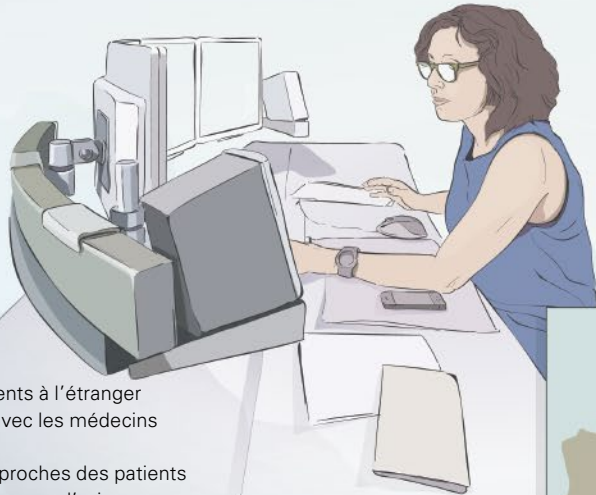
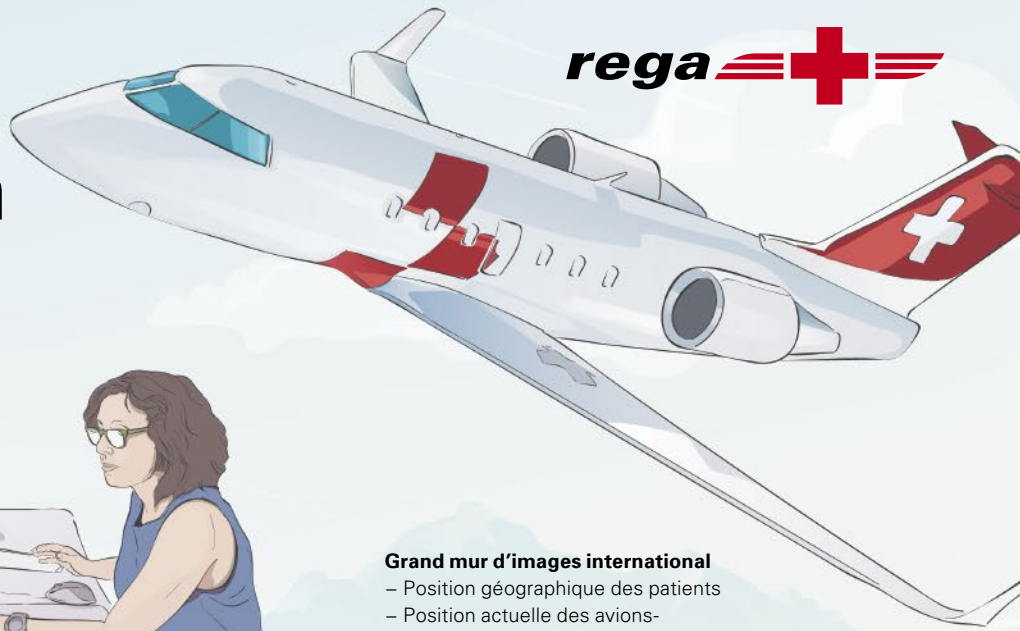
- Téléphone
- Listes d'adresses
- Polycom (système radio de la police et des services de secours)
- Bipeur d'alarme pour le Secours Alpin Suisse

Poste de travail radio

- Aperçu de la position actuelle de tous les hélicoptères Rega
- Système radio Rega
- Second système radio redondant
- Aperçu des 42 stations radio Rega en Suisse

d'intervention

accidentées e que sauvetage



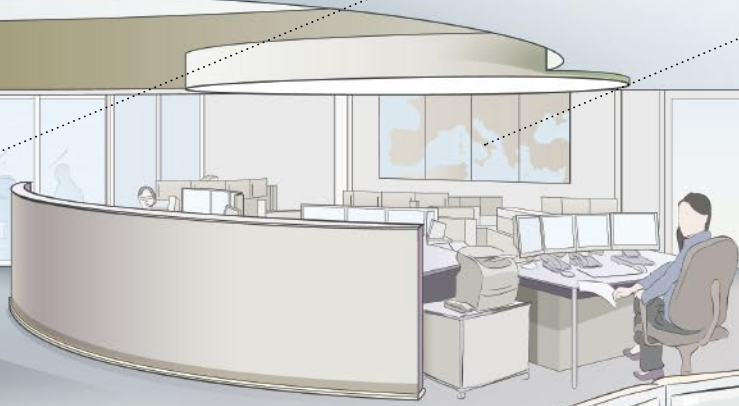
Grand mur d'images international

- Position géographique des patients
- Position actuelle des avions-ambulance de la Rega



Service de conseil médical

- Conseils aux patients à l'étranger
- Contact régulier avec les médecins sur place
- Informations aux proches des patients
- Conseils aux équipages d'avions de ligne en cas de problèmes médicaux à bord



Gestion des interventions

- Organisation du volet aérien des interventions à l'étranger
- Estimation des conditions de vent
- Obtention des autorisations d'atterrissage
- Poste d'alarme pour le service de recherche et de sauvetage (SAR) pour les aéronefs en Suisse, sur mandat de la Confédération

Centrale d'intervention avions

- Conseil et suivi des patients à l'étranger
- Organisation et coordination des interventions à l'étranger
- Organisation des rapatriements de patients à bord d'avions-ambulance, avions de ligne et ambulances au sol



Mappemonde ELS

- Carte mondiale numérique
- Emplacement des hôpitaux dans le monde entier
- Informations détaillées sur les
 - hôpitaux
 - aéroports
 - ambulances
 - avions-ambulance
 - hôtels pour équipages à l'étranger

Système d'intervention et de coordination EKOS

- Données sur les patients, les hôpitaux
- Contacts sur place
- Clarifications médicales
- Procès-verbaux d'entretiens
- Planification des interventions

Système de communication

- Téléphone /radio/SMS
- Alertes via l'application Rega
- Adresses de contacts dans le monde entier

Logiciel bureautique

- Situation sécuritaire et menaces actuelles dans les zones de crise
- Ouvrages de référence « Easy-Help »
- Internet/courriels



Les équipages Rega écrivent l'Histoire

La nature nous impose des limites

Chaque jour, 24 h/24, les équipages de la Rega volent au secours de personnes en détresse. Il arrive toutefois qu'ils ne puissent pas intervenir, notamment lorsque les conditions météorologiques ne le permettent pas. L'an passé, 560 opérations de sauvetage ont ainsi dû être annulées ou interrompues en raison de la météo. Même si les personnes en difficulté peuvent compter sur d'autres moyens de secours, ces situations s'avèrent frustrantes pour les sauveteurs aériens.



Le chef pilote de la flotte d'hélicoptères de montagne Mario Agustoni devant le nouveau simulateur de vol de la Rega

D'épais nuages obscurcissent le ciel et la visibilité est mauvaise. A bord d'un AgustaWestland Da Vinci, le pilote de la Rega Mario Agustoni a mis le cap sur Berne pour assurer le transfert d'un patient du Tessin à l'Hôpital de l'Île. Le sauveteur professionnel Giovanni Beldi se trouve à ses côtés. De forts vents compliquent encore la situation. Les échanges entre les deux hommes sont brefs et factuels; leur concentration est totale. Agustoni demande à la tour de contrôle de l'aéroport de Berne-Belp l'autorisation d'effectuer un vol IFR (vol aux instruments). L'autorisation est accordée et l'hélicoptère s'enfonce dans la masse nuageuse pour entamer son approche vers le centre hospitalier.

Cinq minutes plus tard, l'appareil se pose en douceur sur le toit de l'hôpital. Les pales du rotor tournent encore quelques instants avant de s'immobiliser. « Bien joué, debriefing dans cinq minutes ! ». Thomas Gnägi, pilote et instructeur de vol de la Rega, presse quelques boutons, puis la lumière s'allume. Ce vol si proche de la réalité et qui a mis les nerfs d'Agustoni et Beldi à rude épreuve n'était en fait qu'un entraînement sur simulateur. Nous nous trouvons dans les locaux de Swiss Aviation Training, où la Rega dispose depuis le début de l'année d'un simulateur de vol pour les pilotes de sa flotte d'hélicoptères de montagne.

Un esprit pionnier toujours vivace

L'acquisition d'un simulateur de vol témoigne de l'esprit pionnier qui a conduit à la création de la Garde aérienne suisse de sauvetage il y a plus de 60 ans et qui continue toujours à l'animer. Aujourd'hui encore, la Rega est sans cesse à l'affût de moyens lui permettant de fournir une aide encore plus efficace et rapide à ses patients.

Pour l'heure, la Rega s'attache avant tout à développer les possibilités de vol ou, comme l'exprime Mario Agustoni, chef pilote de la flotte d'hélicoptères de montagne, « à repousser les limites techniques afin de pouvoir voler même en cas de mauvais temps, réduire au maximum le nombre de missions annulées ou interrompues

et secourir ainsi encore plus de personnes. » Dans le domaine de l'hélicoptère notamment, qui utilisait jusqu'à présent essentiellement le vol à vue, le potentiel de développement est énorme. La Rega explore pour ainsi dire des territoires encore vierges. En collaboration avec les Forces aériennes suisses, l'OFAC et Skyguide, elle travaille à l'établissement d'une procédure de vol aux instruments (IFR, voir encadré ci-contre) pour les hélicoptères, une avancée qui permettrait d'élargir de façon décisive le champ d'intervention des secours hélicoptérés.

Le simulateur de vol en hélicoptère constitue un jalon important de ce projet. Pour les pilotes, l'introduction des vols IFR implique un entraînement poussé. L'entreprise de maintenance de la Rega devra quant à elle équiper les onze appareils de type Da Vinci de tableaux de bord certifiés pour une utilisation IFR. Une lourde tâche, la transformation d'un seul appareil nécessitant en moyenne un mois de travail.

Un tel investissement en vaut-il la peine ? Nous estimons que oui. Lorsqu'il est question de sauver des vies humaines, on ne peut se satisfaire que du meilleur. L'engagement de la Rega en faveur du projet IFR profitera aux patients, et la Rega sera à l'avenir en mesure de secourir un nombre encore plus important de personnes. La formation des pilotes au vol IFR renforce de surcroît la sécurité des multiples missions effectuées de nuit. La Rega fait perdurer cet esprit pionnier des premières heures; la solidarité et la générosité de ses donateurs lui permettent de préserver cette force d'innovation.

Flashback: 1^{er} mars 2013

Le Plateau suisse est recouvert d'un brouillard élevé et tenace. La base tessinoise de la Rega a pour mission de transporter un patient hospitalisé à Lugano vers Aarau. Après vérification des conditions météo, le pilote de la Rega Mario Agustoni décide d'effectuer l'ensemble de la mission en condition de vol aux instruments, une première dans l'histoire de la Rega. Le transfert du patient se déroule sans encombre. Une nouvelle mission conduit ensuite l'équipage en Allemagne afin de rapatrier un patient suisse vers l'Hôpital universitaire de Zurich. Rega 6 ne regagnera sa base à Locarno que tard dans la nuit après avoir porté assistance à deux personnes. Et ce, grâce à des vols qu'il aurait été impossible d'exécuter deux semaines auparavant... L'équipage de la base tessinoise a écrit une nouvelle page de l'histoire de la Rega !

Karin Hörhager

Visual Flight Rules, VFR

Pratiqué surtout à basse altitude, le vol à vue est utilisé en aviation générale par les avions légers et les engins dédiés aux sports aériens, tout comme par les avions de chasse participant à un exercice militaire. Le pilote contrôle visuellement la position de son avion dans l'espace et par rapport à d'autres aéronefs. Il détermine sa position géographique à l'aide de points de repère extérieurs et apprécie l'altitude de son appareil en se basant généralement sur la ligne d'horizon. Le vol à vue exige que les conditions météo garantissent une visibilité minimale et que le pilote ne traverse pas de nuages afin que ses repères soient identifiables. Afin d'éviter les collisions, il doit en outre respecter des distances de séparation verticale et horizontale par rapport aux nuages. Les vols à vue ne sont pas autorisés lorsque l'ensemble de ces conditions ne peuvent être respectées.

Instrument Flight Rules, IFR

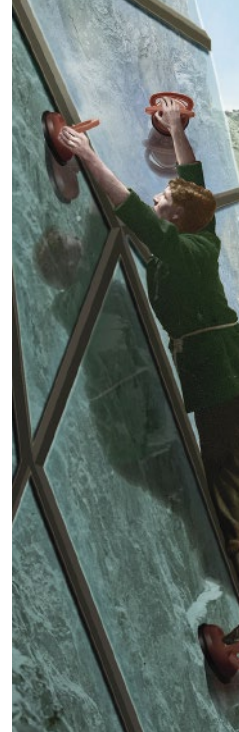
Le vol aux instruments (vol IFR) permet aux pilotes d'aéronefs de naviguer sans références visuelles, uniquement à l'aide des instruments de bord et avec l'assistance de contrôleurs aériens au sol, comme c'est le cas pour les avions de ligne. Il leur est ainsi possible de traverser des nuages et de voler même en cas de visibilité réduite. Le vol aux instruments permet à la navigation aérienne de s'affranchir dans une large mesure des contraintes météorologiques.

(Source : Wikipédia)

Musée alpin : exposition « Helvetia Club » en l'honneur des 150 ans du CAS

Une Suisse sans le CAS serait aussi inconcevable qu'une Suisse sans montagne. 150 ans après la fondation du Club Alpin Suisse, l'exposition « Helvetia Club » présentée au Musée alpin en retrace l'histoire. En plein cœur de la ville de Berne, le musée de l'Helvetiaplatz s'est transformé pour l'occasion en cabane de montagne riche d'une longue tradition. Salles de séjour, dortoirs et réserves de matériel parlent des sensations éprouvées au sommet ou lors de la descente vers la vallée, d'esprit de camaraderie et de conflits, de questions féminines ou encore de problèmes environnementaux. L'ascension vers la cabane, pour une fois, se fait sans effort et le panorama à l'arrivée est des plus surprenants ! A découvrir jusqu'au 30 mars 2014.

Plus d'infos sur www.alpinesmuseum.ch



Voyage au cœur de l'humanité

Partenaire de longue date de la Rega, la Croix-Rouge vous invite à découvrir son musée entièrement rénové. Après 22 mois de travaux, le Musée international de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge à Genève a rouvert ses portes au printemps 2013. Il accueille ses visiteurs avec son exposition permanente intitulée « L'Aventure humanitaire ». Celle-ci est divisée en trois espaces distincts ; chacun réalisé par un scénographe de renom et d'horizon culturel différent et voué à une thématique particulière. Abordez-y l'action humanitaire à travers trois grandes problématiques actuelles : la dignité humaine, les liens familiaux, ainsi que les catastrophes naturelles et les épidémies. Une visite riche en émotions et en découvertes!

www.redcrossmuseum.ch

Photo: « La chambre des témoins »,
une scénographie de l'architecte brésilien
Gringo Cardia





© Musée alpin Suisse/Maja Gehrig

Glace et lumière : un mariage resplendissant !

Connaissez-vous la région du Schwarzsee ? À mi-chemin entre la Singine et la Gruyère, le Lac Noir est une belle station familiale nichée à 1047 mètres d'altitude. Depuis plus de vingt-cinq ans,

Karl Neuhaus, surnommé « Le Tinguely des glaces » y présente chaque hiver, de mi-décembre à début mars, ses féériques sculptures de glace. Ces constructions peuvent atteindre jusqu'à 15 mètres de haut et s'illuminent la nuit grâce à des bougies, pour rendre le paysage encore plus fantastique qu'il ne l'est déjà la journée. Les plus curieux peuvent même entrer à l'intérieur



des palais de glace et des grottes pour y découvrir bien d'autres merveilles encore. Une chose est sûre : vous ne resterez pas de glace face à ce spectacle de lumière !

www.eispalaeste.ch

Les meilleures applications



Rega – notre application d'urgence

En cas d'alarme, l'application gratuite de la Rega transmet les données de localisation de l'appelant à la centrale d'intervention.



Uepaa! – en toute sécurité au cœur des Alpes

Cette application de secours en montagne fonctionne de téléphone à téléphone, même sans couverture réseau.



Itineris – voyager en toute sécurité à l'étranger

Cette application vous mène en un clic aux informations du Département fédéral des affaires étrangères (DFAE).



Voyage & marchandises – l'application de l'administration fédérale des douanes

Pour tout savoir sur vos achats de souvenirs et autres à l'étranger, sur les marchandises admises à l'importation et les biens passibles de droits de douane ou non.



myViavac – le carnet de vaccination électronique

Cette application vous permet d'avoir en permanence votre carnet de vaccination sur vous, consultable en un clic.

La Rega distinguée par la HAI

L'association faîtière Helicopter Association International (HAI) a décerné à la Rega l'Operator Safety Award 2012. Elle récompense par cette distinction la prouesse de la Rega, qui a accompli plus de 6000 heures de vol sans accident, tout comme sa contribution exceptionnelle à la sécurité dans le domaine des secours hélicoptérés. « Vous pouvez être fiers de remplir les exigences présidant à l'octroi de cette illustre distinction ! », a écrit le président de la HAI Matthew S. Zuccaro à la Rega.

LORIS ET NICOLAS FALQUET

Mammut Team

Freeriders professionnels et réalisateurs
des courts métrages Huck & Chuck

Photo: Stefan Schlumpf



PULSE Barryvox

- Appareil équipé de 3 antennes avec modes numérique et analogique et guidage sonore de l'utilisateur
- Orientation à 360° en temps réel via une boussole simplifiant la localisation
- Repérage rapide et précis de plusieurs victimes ensevelies

Removable Airbag System

- Système d'airbag anti-avalanches compatible avec plusieurs sacs à dos
- Technologie d'airbag Snowpulse éprouvée
- Poids total à partir de 2300 g avec la cartouche (selon le modèle de sac à dos)

www.mammut.ch/safety



MAMMUT
Absolute alpine.



Nouvelle édition du jeu Memo Rega

La graphiste Mo Richner excelle dans l'art de mettre en scène la Rega de façon créative. Elle a déjà publié une série de cartes artistiques ainsi que le ravissant jeu Memo Rega. Désormais, ce jeu, apprécié tant des petits que des grands, se présente dans une nouvelle édition, enrichie de 20 nouveaux sujets.

Le nouveau jeu Memo Rega est disponible dans notre boutique sur www.shop.rega.ch ou peut être commandé au moyen du bulletin encarté au milieu du magazine. Nul doute que les petites cellules grises vont adorer cet entraînement coloré !



MAMMUT
Absolute alpine.

De pros à pros !

Les équipages de la Rega vont disposer d'une nouvelle tenue d'intervention pour l'hiver. Mammüt, l'équipementier alpin, a conçu et fabriqué ces nouveaux vêtements en étroite collaboration avec les équipages de la Rega. Ces derniers arboreront leurs nouvelles tenues dès la fin 2013.

Nous nous réjouissons d'ores et déjà de vous dévoiler des photos exclusives dans notre prochain numéro !

Brancards sur-mesure pour la Rega

Sitôt l'hélicoptère de la Rega posé sur l'héliport de l'hôpital, l'équipage transporte le patient à l'intérieur sur un brancard. Or, à ce jour, il n'existe aucun brancard à même de satisfaire à toutes les exigences requises. C'est pourquoi la Rega a chargé la Haute école technique de Rapperswil HSR de développer un modèle à la fois plus léger, plus fonctionnel et robuste. Les étudiants du cursus Mécanique | Innovation ont développé et construit 14 prototypes. Le brancard de l'avenir sera choisi parmi les meilleures solutions. A long terme, les 150 places d'atterrissage des hôpitaux du pays devraient en être équipées.



Baptême de l'air précoce pour Nathan

Accroché à la vie !

Une grossesse harmonieuse, aucun signe alarmant, et soudain, tout bascule à l'heure de l'accouchement. Nathan, à peine voit-il le jour à Fribourg qu'il s'envole déjà vers le CHUV pour pouvoir simplement... survivre ! Aujourd'hui en pleine forme, Nathan retrouve ses « héros » du ciel.

Ce jour d'août 2012, après neuf mois d'une grossesse sans accroc, qui aurait pu imaginer un tel retournement de situation ? « Un coup de tonnerre dans un ciel bleu ! » expliquera le médecin associé du service de gynécologie et d'obstétrique de l'Hôpital cantonal de Fribourg (HFR) à la maman du petit Nathan. En effet, à l'heure de voir le jour, Nathan présente les symptômes d'une asphyxie périnatale, une pathologie extrêmement rare aux conséquences bien souvent dramatiques. Plus une minute à perdre : Nathan doit être transféré d'urgence en hélicoptère au Service de néonatalogie du CHUV.

Une cigogne rouge à croix blanche

En collaboration avec le CHUV, l'équipage de la Rega prend rapidement en charge le petit Nathan pour son transfert à l'aide d'une isolette de transport, un incubateur high-tech spécialement conçu pour ce type de mission. « Il est ici primordial de maintenir l'enfant en soins continus. L'isolette permet par exemple de réguler la température et de surveiller tous les paramètres vitaux sans interruption », précise Daniel Enggist, sauveteur professionnel à la Rega. Pour une telle mission, le pilote et le sauveteur professionnel de la Rega sont accompagnés d'une équipe spécialisée, composée d'un pédiatre et d'une infirmière du Service de néonatalogie du CHUV.

Une collaboration à la pointe de la technologie

Comme Nathan, quelque 700 nouveau-nés à risque sont admis chaque année dans le Service de néonatalogie du CHUV. Avec ses 36 lits et son matériel de pointe spécialement conçu pour ces jeunes patients, ce service s'est établi comme une référence en Suisse. Il collabore régulièrement avec la Rega pour l'organisation de transferts de nouveau-nés en difficulté. La Rega assure pour sa part en moyenne 250 missions par année de type « isolette » sur l'ensemble de la Suisse, en collaboration avec les centres hospitaliers universitaires.

Un pilote en devenir ?

Quelques jours après sa sortie du CHUV, Nathan et ses parents se sont rendus à la base Rega de Lausanne pour remercier en personne l'équipage. « Des moments inoubliables et une reconnaissance infinie pour tout ce qu'ils ont fait pour Nathan ! Peut-être que cette expérience des premières heures lui inspirera une vocation ? Pourquoi pas pilote ? » sourit sa maman.



Séquence émotions : Nathan retrouve Daniel Enggist, sauveteur professionnel à la base Rega de Lausanne

REGA SPÉCIAL KIDS

Jeu des dix erreurs

Été comme hiver, 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, les avions-ambulance de la Rega sont prêts à intervenir pour rapatrier des patients depuis l'étranger. Dix erreurs se sont malheureusement glissées entre le dessin original et sa copie. Sauras-tu les retrouver ?



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



© Illustration: Joggi/Peter Jost

Concours

Relie les numéros entre eux et tu trouveras les réponses aux questions suivantes :

Qu'est-ce que c'est ?
A quoi cela sert-il ?

Envoie tes réponses par carte postale d'ici au **20 décembre 2013** à :

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

Parmi les bonnes réponses, la Rega tirera au sort **dix gagnants** qui recevront chacun un jeu **Memo Rega avec 40 paires d'images** d'une valeur de 39 CHF.

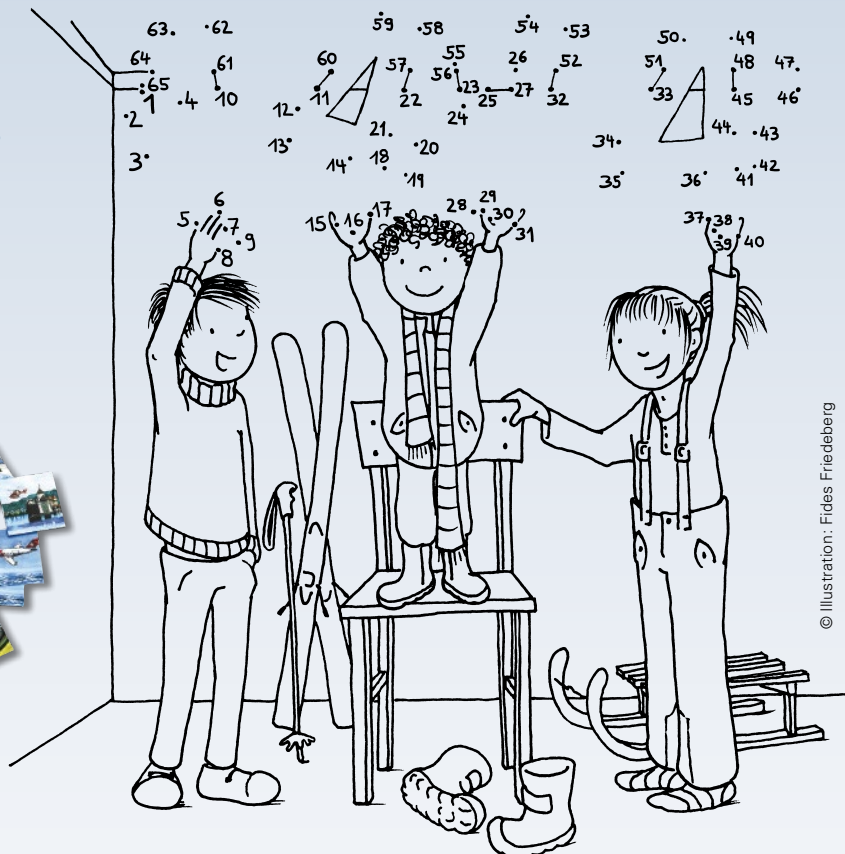


Bonne chance !

Solution du n° 80: La réponse correcte est **treuil**.

Voici les gagnants d'un sac en bandoulière gris Rega: Dario Bissig, Bürglen (UR); Niclas Bösch, Rieden (SG); Colombe Daninthe, Delémont; Olivier Fasching, Ennenda; Marc Grillon, Cornol; Julian Hintermann, Bâle; Evelyn Holenstein, Lengnau (AG); Marc Skouvaklis, Chêne-Bougeries; Manuela Renica, Cadro; Wanda Rosa, S. Vittore

Félicitations !



© Illustration: Fides Friedeberg

Un médecin de la Rega prend en charge une blessée sur un vol de ligne Swiss

Safari – attentat – Rega

En vacances, Myrtha et Dominik Mannhart aiment partir à la découverte de la nature. Ils planifient donc soigneusement les deux semaines de safari qu'ils passeront dans des parcs nationaux africains. Au bout de cinq jours, le séjour de rêve entamé en novembre 2011 tourne au cauchemar : le bus où ils se trouvent est la cible d'un attentat et Myrtha reçoit une balle en plein poumon.

Soudain, trois personnes surgissent de derrière un rocher et les tirs pleuvent. Cris de Myrtha et du conducteur. Sévèrement touché, celui-ci parvient à maîtriser le véhicule sur 300 mètres encore avant de succomber à ses blessures. Le bus quitte la route et poursuit sa course folle à travers cailloux et buissons.

Indemne, Dominik tente de saisir le volant. Mais de l'arrière, impossible d'atteindre la cabine. Il décide donc de sortir du bus pour entrer par l'avant. Trop tard. Il assiste alors à l'embarquée du véhicule qui tombe dans le fossé, fait des tonneaux et s'immobilise dix mètres plus bas dans le lit asséché d'une rivière. Puis, le silence. Arrive alors une moto avec deux passagers, des gens de la région. Dominik les appelle à l'aide. Dans une angoisse indicible, tous trois descendent vers le bus. Les jeunes gens demandent du secours par téléphone. Myrtha est touchée aux poumons, elle peine à respirer et à parler. L'un d'eux la porte sur son dos jusqu'à la route. Une jeep militaire est déjà sur les lieux et conduit les Mannhart au prochain village. La patiente est installée dans le cabinet du médecin. La moitié des habitants accourent pour les aider.

+41 333 333 333, premier contact avec la Rega

Dominik Mannhart appelle la Rega. La cheffe d'opération lui conseille de se rendre le plus rapidement possible à l'hôpital de la capitale. Peu après, la direction du lodge, accompagnée de son médecin, vient voir la patiente. Après de longues tergiversations, ils décident de conduire Myrtha vers un petit aérodrome. Elle a de fortes douleurs et à chaque respiration, ses poumons gargouillent. Nids-de-poule et autres passages d'éléphants ralentissent leur progression. Dominik est terriblement angoissé. Après ce qui semble une éternité, ils atteignent enfin leur but. Un petit avion-ambulance des Flying Doctors atterrit. Avec un grand professionnalisme, l'équipe médicale prend la patiente en charge et lui pose un drainage pulmonaire. Le pilote les presse, car le ciel s'assombrit. Ils peuvent heu-



Un an et demi plus tard à la centrale d'intervention de la Rega, d'où le rapatriement a été organisé

reusement décoller et, en trois quarts d'heure, rejoindre la capitale. Une ambulance les conduit alors à l'hôpital. Six heures après l'attentat, le diagnostic est posé : un projectile a transpercé le poumon de Myrtha et s'est logé dans un muscle dorsal. Plusieurs fractures de côtes et de multiples hématomes lui causent des douleurs supplémentaires.

Prise en charge optimale de tous les acteurs

Personnel de l'hôpital, tour-opérateur, ambassade de Suisse, police et responsables locaux du tourisme – tous encadrent la patiente et son mari



avec une grande efficacité. Les habitants de la région en particulier offrent leur aide, ne cessant de s'excuser pour ce qui s'est passé. Pourtant, même s'il est entre de bonnes mains, le couple ne parvient pas à calmer son anxiété.

Dominik Mannhart est régulièrement en contact avec la Rega. «Ils m'ont très bien informé», dira-t-il plus tard. La centrale d'intervention fait des réservations sur un vol de ligne de Swiss et envoie l'un de ses médecins sur place pour accompagner la patiente. Cinq jours plus tard, tout est prêt pour le rapatriement. Le Dr Michael Lehmann arrive le soir-même à l'hôpital. Myrtha raconte : «On s'est tout de suite sentis en sécurité. Pour moi, ce moment a été chargé d'émotions et les larmes ont jailli.»

Le Dr Lehmann vérifie le drainage et consulte les radios. Plus qu'une nuit ! Mais le jour du départ, le drain sort. Retour à l'hôpital, où le médecin Rega actionne tous les leviers pour qu'un nouveau drain soit posé rapidement. Après un dernier contrôle radiographique, une ambulance les reconduit à l'aéroport. Là encore, Michael Lehmann se charge de toutes les formalités. Une fois à bord du vol Swiss, Myrtha reprend confiance et réussit même à dormir. Pour le couple, l'assistance du Dr Lehmann et sa collaboration avec l'équipage de Swiss ont été extraordinaires.

De retour au pays

A Zurich, une ambulance vient chercher Myrtha sur le tarmac. Le trajet vers Coire l'émeut beaucoup – elle est bientôt chez elle ! Le médecin Rega l'accompagne jusqu'à l'hôpital. Trois jours après son admission, on peut lui ôter le drain et, deux jours plus tard, l'opérer pour retirer la balle. Mais cinq jours après son retour à domicile, la patiente est réhospitalisée en raison de complications. Ce n'est que fin novembre 2011 qu'elle est enfin à la maison. Désormais, tout est rentré dans l'ordre et Myrtha se porte bien.

La sportive jeune femme de 34 ans se rétablit vite. Les contrôles sont satisfaisants. La Rega a effectué un travail impeccable et garanti sa sécurité.

A ce jour, le motif de l'attentat sur le chauffeur reste inconnu. Mais l'expérience qu'ont vécue les Mannhart les amène à relativiser les problèmes du quotidien. Aujourd'hui, ils apprécient la saveur de chaque moment et n'ont pas renoncé à leurs projets de voyages en pleine nature.

Ariane Güngerich

A mille lieues d'imaginer ce qui les attend, Myrtha et Dominik Mannhart profitent de leur safari



Mission de sauvetage en 1958 au col du Théodule (VS) : le blessé est transporté jusqu'à l'avion sur une luge



Avant chaque intervention, Hermann Geiger fartait avec soin les skis de son Piper Super Cub



En 1957, Hermann Geiger devient le premier pilote d'hélicoptère de la Garde aérienne de sauvetage



Bell 47J : l'Union suisse des sociétés de consommation (USC) offre à la Garde aérienne de sauvetage son premier hélicoptère

La passion de l'aviation et l'amour de son prochain
comme seul moteur

Hermann Geiger – pionnier de l'aviation au grand cœur

De son vivant, Hermann Geiger faisait figure de héros national et ses exploits étaient salués bien au-delà des frontières suisses. Aujourd'hui, l'œuvre de ce pionnier de l'aviation, qui a fait tant pour le développement du secours aérien, est quelque peu tombée dans l'oubli. La Rega rend hommage à cet homme d'exception, qui aurait célébré son centenaire l'année prochaine.

Tout comme Oskar Bider, Walter Mittelholzer ou encore Claude Nicollier, Hermann Geiger compte au nombre des personnages qui ont marqué de leur empreinte l'histoire de la conquête du ciel en Suisse. Dans les années 50 et 60, il a donné une impulsion décisive au vol en montagne et au secours aérien. En perfectionnant le matériel et en mettant au point une technique de vol unique, il a ouvert des perspectives jusqu'alors inexplorées.

Objectif pilote

Le jeune Valaisan est guidé par un seul but : devenir pilote. Alors apprenti mécanicien, il consacre tous ses loisirs à sa passion et construit avec l'aide d'un ami un planeur à bord duquel il effectuera ses premiers vols.

Une formation d'agent de police le conduit ensuite à Winterthour, où il devient en parallèle instructeur dans un club de vol à voile.

En 1947, il retrouve son cher Valais grâce à un poste de gardien de l'aérodrome de Sion.

Innovations techniques et art du pilotage

Geiger ne se voit pas en simple gardien d'aérodrome. Désormais également instructeur de vol sur avions à moteur, il devient en quelque sorte l'âme de l'aérodrome. Il réalise vite l'importance du secours aérien dans ce canton montagneux. Cherchant de nouvelles solutions pour le transport de matériel ainsi que pour les vols de sauvetage et de plaisance, il équipe son Cessna 170 d'un système de largage qui lui permet d'approvisionner les lieux les plus inaccessibles en montagne. Ses vols pour ravitailler les gardiens de cabanes et les paysans de montagne appartiennent bientôt à la routine. Mais bientôt les grands projets de construction de barrages sont eux-aussi tributaires de ses services. Le pilote est dans les airs de l'aube à la tombée de la nuit. Son épouse Hilda planifie les vols et s'occupe des tâches administratives.

Geiger équipe ses avions de skis rétractables et perfectionne sa technique d'atterrissage sur neige et sur glacier. Il est désormais en mesure de secourir rapidement les skieurs ou alpinistes blessés. L'avion s'impose au Valais comme un moyen de sauvetage éprouvé.

L'hélicoptère ouvre de nouvelles perspectives

Lorsqu'en 1956 la Garde aérienne de sauvetage lance, de concert avec l'USC (Union suisse des sociétés de consommation), une collecte nationale en vue d'acquiescer un hélicoptère, Hermann Geiger se trouve aux avant-postes. Il soutient cette action en donnant des conférences dans toute la Suisse.

En 1957, il accomplit une formation de pilote d'hélicoptère à Paris qui lui permet d'être le premier à piloter le nouveau Bell 47J de la Garde aérienne de sauvetage en Valais pour des vols de sauvetage et de transport de matériel.

Si Geiger n'a pas tenu le compte exact du total de ses missions, il a en tout cas sauvé 574 personnes et ramené le corps sans vie de 135 victimes d'accidents. Au total, il a effectué quelque 2000 vols de sauvetage au cours des 13 années qu'il aura consacrées au secours en montagne.

En 1964, il fonde avec ses amis Fernand Martignoni et Bruno Bagnoud la compagnie d'aviation Air-Glacières, qui constitue aujourd'hui un maillon important du sauvetage aérien en Valais.

Un tragique accident – un pays en deuil

Le 26 août 1966 à l'aérodrome de Sion, un tragique accident avec un planeur met fin à sa carrière alors qu'il effectuait un vol d'instruction à bord de son Piper. La nouvelle de la catastrophe laisse le pays en deuil : le «pilote des glaciers», l'«aigle de Sion», ne volera plus.

Aujourd'hui, près de 50 ans plus tard, le sauvetage aérien et ses intervenants permettent d'apporter une assistance médicale rapide sur tout le territoire helvétique. Un bel hommage à cet illustre pionnier de l'aviation, à qui l'on doit tant.

Walter Stünzi

Donateur de la Rega depuis plus de 40 ans avec l'ensemble de sa famille, Bertrand Piccard vous propose de réfléchir à la signification de l'esprit pionnier, un leitmotiv pour tout explorateur. Cette thématique est chère à notre organisation, puisque nous œuvrons depuis plus de 60 ans à porter l'innovation au cœur des missions effectuées au service de nos patients.

L'exploration au 21^{ème} siècle



Dr Bertrand Piccard

Médecin-psychiatre, aéronaute et explorateur

Auteur du premier tour du monde en ballon sans escale en 1999 avec le britannique Brian Jones.

Fondateur et pilote avec André Borschberg de Solar Impulse, le premier avion solaire capable de voler jour et nuit sans carburant. Après avoir traversé avec succès les Etats-Unis d'Ouest en Est en 2013, la prochaine étape est de faire le tour du monde sans une goutte de carburant en 2015.

La plupart des enfants grandissent en entendant leurs parents leur raconter des contes de fée. Pour moi, ce furent plutôt des histoires d'exploration. Captivé, je découvrais les ascensions stratosphériques de mon grand-père Auguste et les plongées de mon père dont l'exploit mythique de descendre dans la Fosse des Mariannes avec Don Walsh. Le point le plus profond des océans !

Les noms que j'entendais chaque jour à la maison étaient ceux d'Edmund Hillary, Charles Lindbergh, Alan Shepard, Wernher von Braun. Ils étaient devenus les héros de mon enfance. Mais ce qui changea véritablement ma vie, ce fut de les rencontrer tous personnellement et de voir à Cape Kennedy de mes propres yeux six décollages d'Apollo.

J'ai décidé de devenir un explorateur en juillet 1969. J'avais 11 ans. Mon père venait d'embarquer dans le Mésoscaphe qu'il avait construit pour étudier le Gulf Stream. Quelques jours plus tard, j'assistais émerveillé au décollage d'Apollo 11 pour la lune : cela m'avait donné l'impression de vivre l'événement le plus marquant de l'histoire de l'humanité !

On me demande souvent comment on devient explorateur. En fait, on ne décide pas ce que l'on va explorer, on décide seulement de sortir des sentiers battus, de saisir toutes les occasions de faire ce que les autres pensent être impossible. J'ai commencé par faire de l'aile Delta et de l'ULM, acceptant ensuite une place de copilote pour gagner la première course transatlantique en ballon avant d'initier tout naturellement le projet Breitling Orbiter. Après avoir réussi en 1999 avec mon ami Brian Jones le premier tour du monde en ballon sans escale, j'ai compris que ce qui avait été mon but ultime pendant six ans n'était en fait que le moyen d'aller plus loin encore. Solar Impulse et la vision de faire le tour du monde sans une seule goutte de carburant, venait de naître.

Le public est prêt à s'enthousiasmer pour de grandes aventures, à s'associer aux rêves des pionniers et explorateurs. Un avion solaire volant jour et nuit jusqu'à accomplir un tour du monde sans carburant, pourrait être un symbole puissant. S'il est possible de s'affranchir des énergies fossiles dans le ciel, plus personne ne pourra prétendre qu'il est impossible de le faire dans notre société. Il s'agit de générer des émotions favorables aux énergies renouvelables, il faut donner une image positive et stimulante de la protection de l'environnement, montrer que des sources d'énergie alternatives, alliées à de nouvelles technologies, permettent des réalisations a priori impossibles.

L'exploration au 21^{ème} siècle doit servir à améliorer la qualité de vie. Le but ultime devrait être d'encourager l'esprit de pionnier, la curiosité et l'innovation dans la vie de tous les jours.

Utopique, me direz-vous ? En tout cas pas plus que de lancer un programme spatial pour envoyer des hommes sur la lune au début des années 60. Mais pour entrevoir une chance de succès, il faut transformer en une grande aventure galvanisante ce que beaucoup prennent pour une obligation fastidieuse de renoncer à leurs certitudes et à leurs habitudes.

C'est pourquoi, en tant qu'explorateurs, nous avons une responsabilité vis-à-vis des autres : si nous voulons être dignes de ceux qui nous ont précédés, il est de notre devoir de tout faire pour rendre le monde meilleur.

Bertrand Piccard



Respect mutuel et comportement adapté sur les pistes

L'hiver en toute sécurité

Avec ses plus de 2 millions d'amateurs de ski ou de snowboard, la Suisse est une nation de sports d'hiver. Mais ce n'est pas une raison pour faire l'impasse sur la sécurité. En effet, chaque année, plus de 50 000 skieurs et 14 000 snowboardeurs sont accidentés – parfois mortellement, hélas. Trois quarts des accidents avec une issue fatale se produisent hors des pistes balisées. Voici quelques règles, informations et conseils pour glisser sans dérapier.

Un accident sur les pistes, surtout à grande vitesse, peut être lourd de conséquences : à 50 km/h déjà, le choc équivaut à une chute de 10 mètres. Autre fait important : 90 % des victimes sont elles-mêmes responsables de l'accident. Pour s'assurer une descente sans mauvaise surprise, il appartient donc à chacun de bien se préparer physiquement, d'entretenir son matériel et de respecter les règles élémentaires sur les pistes.

Bien équipé

En matière de sports d'hiver, la sécurité commence par un équipement adéquat : un casque, tant pour les skieurs que les snowboardeurs, ainsi que, pour ces derniers, des protège-poignets. Mais si le matériel, aussi bon soit-il, est usé ou abîmé, il ne garantit plus votre sécurité. Il faut donc le faire vérifier par un spécialiste avant chaque saison d'hiver et remplacer les pièces qui ne répondent plus aux exigences de sécurité. Et bien sûr, pensez toujours à faire contrôler vos fixations ! Bien s'équiper, c'est aussi porter des vêtements adaptés : ils doivent être à la fois fonctionnels, chauds, imperméables et confortables.

Quant au masque ou lunettes de soleil, ils sont des alliés indispensables. Pour skier, à l'instar de la conduite, il est vital de bien voir. Faites donc régulièrement contrôler votre vue et, sur les pistes, portez toujours vos lunettes de vue ou vos lentilles de contact.

Prêt au départ

Les sports d'hiver mettent le corps à rude épreuve. Skieurs et snowboardeurs manquent souvent de force, de condition physique et de coordination pour exécuter ces mouvements inhabituels. Bien se préparer pour la saison réduit donc le risque d'accident. Renforcez en particulier la musculature du bassin et des jambes et travaillez votre équilibre. De plus, un bon échauffement avant de dévaler les pentes est indispensable : il active la circulation sanguine, augmente les facultés de coordination et assouplit muscles et articulations. Enfin, concentrez-vous avant de vous élaner ! En effet, de nombreux accidents se produisent avant le repas de midi ou en fin d'après-midi, lorsque la concentration diminue et que la fatigue se fait sentir.



Sécurité sur et hors pistes

Le service des pistes de la station vient en aide aux skieurs et snowboarders par l'intermédiaire de la signalisation et de mises en garde. Si une piste est fermée, c'est toujours pour une bonne raison. L'ignorance et l'insouciance étant mauvaises conseillères, il est important de s'informer au préalable sur la situation au niveau du danger d'avalanche, en consultant par exemple le bulletin d'avalanches sur www.slf.ch ou l'application «White Risk» pour smartphones. De surcroît, le service des pistes et les services de sauvetage locaux sont d'excellentes sources d'information.

En cas d'accident

Malgré toutes les précautions prises, une journée dans la poudreuse peut parfois se solder par un accident. Interviennent alors les pisteurs-secouristes, des professionnels parfaitement formés qui savent prendre la bonne décision en cas d'urgence : rejoindre la vallée en luge ou, dans les cas graves, faire appel à la Rega pour un transfert rapide vers l'hôpital adéquat. Ces précieux partenaires de la Rega sont régulièrement formés au

travail avec l'hélicoptère, raison pour laquelle ce moyen d'intervention leur est familier.

Application d'urgence

Aux sportifs amateurs de hors-piste, nous leur conseillons vivement de télécharger l'application d'urgence de la Rega. Celle-ci permet à nos pilotes de les localiser avec précision en cas d'urgence. La réception, tributaire de la couverture réseau, n'est toutefois pas garantie partout.

Un dernier conseil : avant de partir pour une journée de ski ou de snowboard, veillez à ce que votre smartphone soit complètement chargé et gardez-le au plus près du corps. En effet, le froid réduit la capacité de la batterie, ce qui peut s'avérer fatal en cas d'urgence.

Nous vous souhaitons à toutes et à tous un bel hiver enneigé et sans accident !

Karin Hörhager

Avec l'aimable soutien du bpa – Bureau de prévention des accidents
Plus d'informations sur www.bpa.ch

Comment joindre la Rega ?

Numéro d'alarme en Suisse (24h/24) 1414

Numéro d'alarme depuis l'étranger (24h/24)
+41 333 333 333

Centrale des donateurs

Lundi – vendredi
08h30 – 12h00
13h00 – 16h30

Téléphone depuis la Suisse 0844 834 844
Téléphone depuis l'étranger +41 44 654 32 22
www.rega.ch

Adresse pour toute question

www.info.rega.ch

Centrale téléphonique +41 44 654 33 11

Rega-Newsletter

www.newsletter.rega.ch

Shop Rega

Téléphone depuis la Suisse 0848 514 514
www.shop.rega.ch