

Horizons Les avions de la Rega au fil du temps Le nouvel avion-ambulance est le fruit de 60 ans d'expérience en rapatriement. Regard sur les débuts des missions à l'étranger. **14**

Rencontres Grièvement brûlé après une électrocution Quand le patient est transféré dans une clinique spécialisée par l'équipe de la base de Wilderswil, seul un tiers de sa surface corporelle est intact. **24**



Un arc d'eau en guise de bienvenue à Zurich

Sous le jet d'eau des pompiers, la Rega a réceptionné en avril le premier de ses trois nouveaux avions-ambulance. Pendant quatre ans, une équipe de projet a peaufiné l'aménagement et l'équipement médical du Challenger 650, aujourd'hui opérationnel. **8**



Exercice d'hélicoptère à Oberriet (SG) : en cas d'urgence, la collaboration entre les équipages de la Rega et les sauveteurs spécialisés du Club Alpin Suisse CAS doit garantir une intervention parfaitement rodée ; ainsi chaque action est entraînée.

« En substance, la Rega reste la même. »

Karin Hörhager
Rédactrice en chef



Chère lectrice, cher lecteur,

Lors des recherches effectuées pour ce numéro, j'ai eu l'occasion de consulter les archives d'un médecin de la Rega parti à la retraite après plus de 25 ans de service. Découvrir ces images d'époque fut un moment magique. Si les coiffures et les uniformes m'ont fait sourire, observer comment les équipages Rega

travaillaient à l'époque et avec quels moyens et possibilités ils évoluaient – en comparaison avec ceux utilisés aujourd'hui – fut passionnant. Ces dernières décennies, la Rega a connu de nombreux changements. Cependant, en substance, elle reste la même : aujourd'hui comme hier, le bien-être du patient est placé au cœur des priorités ; et nous voulons tirer le meilleur parti des moyens techniques à disposition pour garantir des prestations de pointe à nos patients.

Mais jugez-en par vous-même : à partir de la page 8, nous vous invitons à vous plonger dans le rapatriement – une activité que nous poursuivons depuis bientôt 60 ans. Des collaborateurs de l'équipe de projet de la Rega racontent comment ils ont peaufiné pendant quatre ans les multiples détails du nouvel avion-ambulance, développé des aspects éprouvés et procédé à des innovations. Ils soulignent comment ce travail profitera à nos patients à l'avenir.

Dans ce numéro, nous vous invitons également à lire le reportage d'une intervention en faveur d'un grand brûlé. Vous découvrirez par ce biais les coulisses d'une base hélicoptère de la Rega et l'ensemble des tâches dévolues à un chef de base.

Je vous souhaite une agréable lecture ainsi qu'un été ensoleillé !



8
Accueil sous jets d'eau



14
Rétrospective des avions de la Rega



18
Les coulisses d'une base d'intervention



24
De l'électrocution à la clinique spécialisée

Magazine de la Rega 1414 | Numéro 90, mai 2018 | Parution semestrielle | Tirage 1,8 million.

Editeur
Garde aérienne suisse de sauvetage Rega
Case postale 1414
8058 Zurich-Aéroport
www.rega.ch
Compte postal 80-637-5

Conseil de fondation
Ulrich Graf*, président, Bâch | Christian Kern*, Prof. Dr med., vice-président, Genève | Michael Hobmeier*, Bâch | Gabi Huber*, Dr en droit, Altdorf | Patrizia Pesenti*, Zollikon | Adrian Frutiger, PD Dr med.,

Trimmis | Andreas Berger, Dr med., Greppen | Heidi Hanselmann, Walenstadt | Thomas P. Emmerich, Riehen | Marco Maggiorini, Prof. Dr med., Schindellegi | Adrian Amstutz, Sigriswil | Josef Meier, Wettingen | Gerold Biner, Zermatt | Thomas Holderegger, Waldstatt | Franz Stämpfli, Innertkirchen (* = membres du comité directeur)

Direction
Ernst Kohler, CEO/président | Roland Albrecht, Dr med., médecin-chef | Andreas Lüthi, chef des finances | Sascha Hardegger, opérations hélicoptère | Karin Hörhager, communication et donateurs | Heinz Leibundgut, procédures et

formation hélicoptère | Urs Nagel, opérations Jet

Rédaction
Karin Hörhager, rédactrice en chef | Ariane Lendenmann, direction | Maria Betschart | Philipp Keller, iconographie | Wanda Pfeifer | Adrian Schindler | Harald Schreiber

Collaboration
Cadence Conseils, Lausanne

Photos
Maurin Bisig (p. 6) | Daniel Boschung (p. 2) | Adrian Bretscher (p. 7) | Jacques-André Dévaud (p. 6) | Karin Hörhager (p. 4, 25-26) | Thomas Lüthi (p. 1, 4, 6, 7, 8-13, 16,

21-23) | Archives Rega (p. 7, 10-12) | Stephen Lux/Offset.com (p. 30) | Divers. (p. 28)

Conception/Graphisme/Préresse
Source Associates AG, Zurich

Production
tutto fatto, Zurich

Impression
Swissprinters, Zofingue



Reproduction avec indication des sources.



Savoir vous signale au passage de plus amples détails sur le sujet traité.



Online Les différents liens vous aiguillent vers plus d'informations et des images spectaculaires !



Informations supplémentaires sur la thématique dont nous ne voulions pas vous priver.

- Rendez-vous sur www.rega.ch ou sur www.facebook.com/reg1414.

6 Take off dans le monde de la Rega.

Horizons

- 8 Un avion-ambulance sur mesure :** quatre ans de transformation du Challenger 650 par l'équipe de projet de la Rega.
- 13 Opinion :** pourquoi la Rega n'achète pas ses aéronefs à crédit.
- 14 Les avions de la Rega au fil du temps :** retour sur près de 60 ans de rapatriement de patients.
- 16 Dialogue** avec Urs Nagel, chef pilote avions-ambulance, sur les prouesses du benjamin de la flotte, encore plus rapide.

5

Rencontres

- 18 Point de mire :** coulisses d'une base hélicoptère de la Rega et le quotidien des trois membres d'équipage.
- 21 24h Rega avec Werner Marty,** pilote d'hélicoptère et chef de la base Rega de Lausanne.
- 24 Victime d'une électrocution** et brûlé aux deux tiers, le patient est transporté par « Rega 10 » vers une clinique spécialisée.
- 28 Rapport d'intervention :** baptême de l'air dans l'isolette de transport pour des jumeaux prématurés.
- 29 Rega-Kids :** gagnez de super prix tout en vous amusant.

Navigation

- 30 Savoir** comment prodiguer les premiers secours à une victime de brûlures.
- 33 Shop Rega :** découvrez tous les articles favoris du moment.

Take off

En bref

Autorisation pour l'utilisation d'importantes routes IFR

La Rega franchit un pas décisif vers la réalisation de sa vision « sauver par tous les temps » : le 23 décembre 2017, elle a obtenu une autorisation exceptionnelle de l'Office fédéral de l'aviation civile lui permettant d'utiliser des points de jonction importants du Low Flight Network, y compris la nuit ou le week-end pour le vol aux instruments (IFR). Ce réseau de routes aériennes basé sur la navigation par satellite relie entre eux aérodromes, hôpitaux et bases d'intervention. Les hélicoptères de la Rega sont désormais autorisés à emprunter de nuit la route aérienne au-dessus du col du Gothard et l'approche IFR de l'Hôpital cantonal de Lucerne via Emmen.



Exposition Rega au Musée Suisse des Transports

Le 27 avril 2018, dans le cadre de l'exposition « La Suisse en vol », le Musée Suisse des Transports et la Rega ont inauguré la nouvelle exposition « Sauvetage aérien médical ». Parmi d'autres activités, les visiteurs peuvent désormais guider un hélicoptère de sauvetage dans le simulateur « downwash », découvrir les coulisses de la centrale d'intervention du Centre Rega ou tester leurs connaissances de la Rega au moyen d'un jeu interactif. De nouveaux éléments phares restent à venir : en 2019 par exemple, en guise de remerciement à la population suisse pour son soutien, la Rega met à disposition du Musée Suisse des Transports l'avion « HB-JRA », l'aéronef de type Bombardier Challenger CL-604, récemment relevé de ses fonctions. Avec les deux hélicoptères de sauvetage, l'Alouette III SE 316 et l'Agusta A 109 K2, l'exposition comptera trois anciens aéronefs de la Rega.

La Rega a secouru 29 personnes en moyenne chaque jour

La Garde aérienne suisse de sauvetage a vécu en 2017 l'année la plus intense de son histoire : ses équipages ont assuré 15'958 missions en Suisse et à l'étranger, soit une toutes les 33 minutes. Ils ont ainsi porté secours à 29 personnes en moyenne chaque jour. Le nombre d'interventions de la Rega reflète les conditions météorologiques en Suisse : durant les mois de février et d'octobre, particulièrement ensoleillés, le nombre de patients nécessitant une aide médicale aérienne d'urgence a bondi de 27% par rapport à l'année 2016.





L'histoire de la Rega en bref

Notre nouvelle vidéo retrace un aperçu de l'histoire de la Rega, des pionniers du sauvetage aérien à l'organisation hautement professionnelle d'aujourd'hui. Laissez-vous emporter par ce voyage dans le temps et suivez l'évolution de nos aéronefs, depuis les premiers hélicoptères jusqu'au Challenger 650, nouveau fleuron de notre flotte d'avions-ambulance.

► Vidéo et plus d'infos sur www.historique.rega.ch



Le porte-cartes intelligent

Protection contre un usage frauduleux des données : prévu pour accueillir plus de dix cartes de crédit, cet étui bloque en outre dans une large mesure le signal radio et protège ainsi des détournements de données des cartes RFID. Un compartiment à part permet également de ranger des billets de banque et des reçus de paiement sans les plier.

► Commandes : shop Rega en p. 33 ou sur www.shop.rega.ch.

7



Transports spéciaux : sept missions ECMO en dix jours

La Rega est la seule organisation de sauvetage aérien de Suisse à disposer de ses propres appareils ECMO. Il s'agit de machines cœur-poumon mobiles utilisées si nécessaire aussi bien à bord des avions-ambulance que des hélicoptères. Du 19 au 29 janvier 2018, la Rega a assuré sept interventions ECMO en faveur de patients souffrant de graves troubles cardiaques ou pulmonaires, dont un enfant de deux ans. Elle effectue en moyenne environ 25 transports de ce type par an.

Chiffres clés de cette édition :

4'306

tel est le nombre d'heures passées par les avions-ambulance de la Rega dans les airs en 2017 pour rapatrier plus de 900 patients en Suisse.

60'000

nouvelles affiliations ont été enregistrées l'année dernière. La Rega peut ainsi compter sur le soutien de 3,436 millions de donatrices et donateurs.

102

victimes de brûlures graves ont été transportées en 2017 par les équipages de la Rega dans l'une des deux cliniques spécialisées pour grands brûlés de Suisse.

Le nouveau Challenger 650 attire les foules à Zurich

Grande affluence le dernier weekend de mai : des dizaines de milliers de donatrices et donateurs, de fans et de simples curieux ont profité des récentes journées portes ouvertes pour visiter le Centre Rega à l'aéroport de Zurich. Outre les hélicoptères de sauvetage, le nouveau Challenger 650 de la Rega a occupé le devant de la scène. Vous l'avez manqué ? Retrouvez les moments forts en vidéo sur www.centregarega.rega.ch.

► Rendez-nous visite au Centre Rega ou sur une base : www.visites.rega.ch

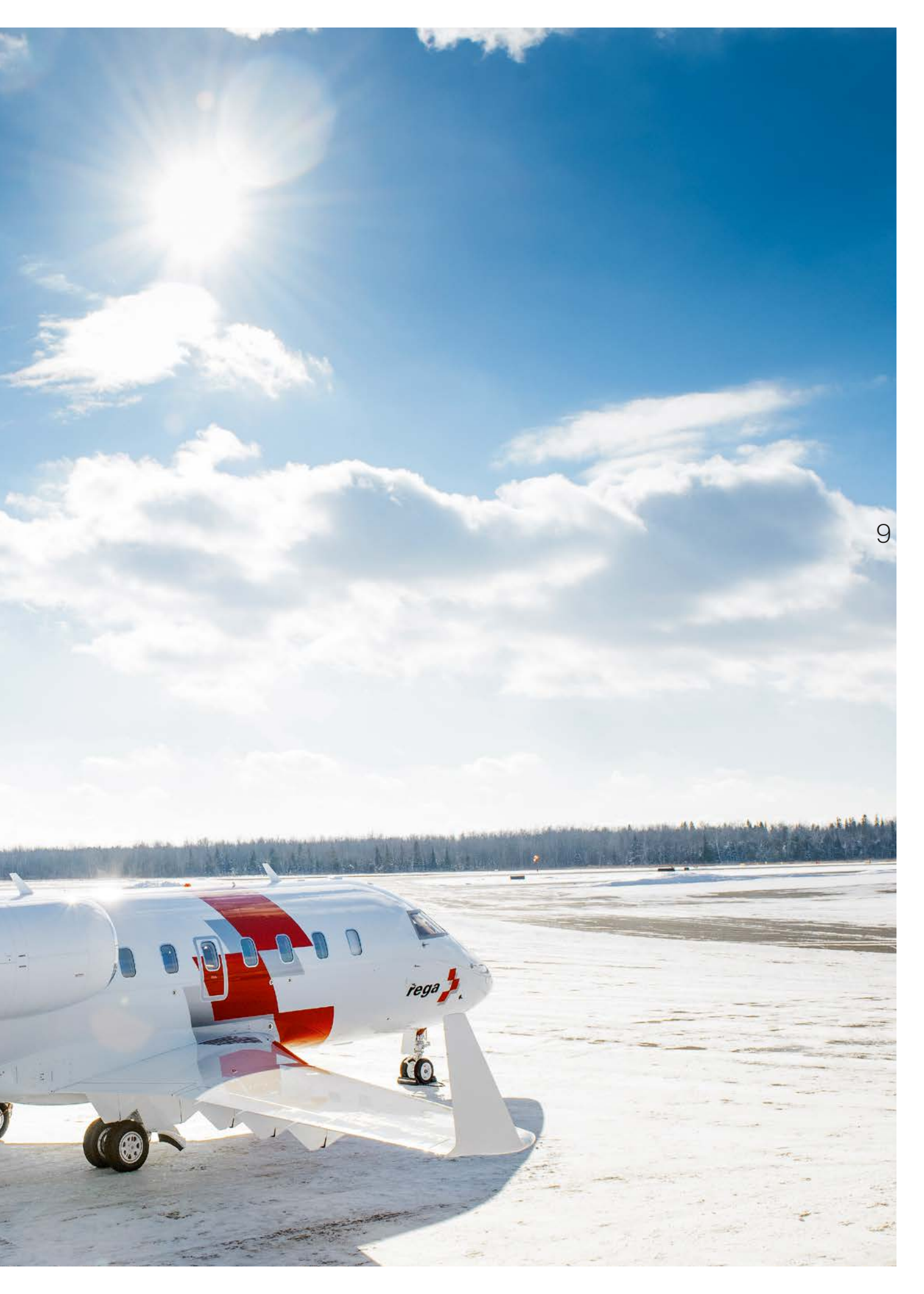


Un avion-ambulance sur mesure

A la mi-avril 2018, le premier des trois nouveaux avions-ambulance de la Rega de type Challenger 650 s'est posé à l'aéroport de Zurich. Quelques semaines auparavant, l'équipe de projet de la Rega a inspecté une dernière fois l'aéronef au Canada et passé au crible sa cabine sur mesure et son aménagement high-tech.

8





64

modèles ont été évalués dans le cadre de la sélection du successeur des trois avions-ambulance Challenger CL-604 de la Rega.

10

D'un mouvement vif, André Keisker, Dr méd., vérifie la résistance des sangles qui, à l'avenir, maintiendront les patients de la Rega sur la nouvelle civière durant les vols. Confectionnées dans un matériau facile à nettoyer et de bonne facture, les sangles sont solides. André Keisker, médecin-chef adjoint avion-ambulance de la Rega et médecin de vol, peut cocher deux autres points de sa longue check-list.

« HB-JWA », telle est l'immatriculation du nouvel avion-ambulance de la Rega, un Challenger 650 de la dernière génération. Il se trouve au Canada, dans un hangar de Peterborough, à une heure de route au nord de Toronto. Doté d'une avionique de pointe, le Challenger 650 est arrivé il y a environ un an sans aménagement ni peinture, dans sa parure verte qu'il arborait au sortir de l'atelier Bombardier de Montréal. Depuis, des entreprises spécialisées ont réalisé l'aménagement intérieur sur mesure en étroite collaboration avec la Rega et selon ses exigences. Ne reste plus que le contrôle final effectué ce jour-là par l'équipe de projet de la Rega.

Quatre ans de développement

André Keisker fait partie de l'équipe de projet composée de pilotes, de médecins, d'infirmiers en soins intensifs et d'ingénieurs de la Rega. Au cours des quatre dernières années les membres de l'équipe ont mis au point l'intégralité de l'aménagement intérieur du nouvel avion-ambulance de la Rega. En se fondant sur leur expérience nourrie par des milliers de rapatriements de patients à bord du modèle précédent, le Challenger CL-604, et suite à

► Le médecin André Keisker (à gauche) et l'infirmier Thomas Burren vérifient les finitions des civières.



d'innombrables tests et séances de travail, ils ont défini les améliorations à apporter à la cabine et à son aménagement pour les patients. Les idées se sont transformées en croquis, puis en plans de construction et en modèles ; tous ces développements sont à nouveau passés au crible lors du contrôle final.

Philipp Simmen, chargé du projet de renouvellement de la flotte et ancien pilote de la Rega, vérifie à l'avant de la cabine les revêtements qui dissimulent les bouteilles d'oxygène encastrées dans la cloison. Elles appartiennent à deux systèmes d'oxygène indépendants – l'un pour le cockpit, l'autre à des fins médicales – et ne constituent que l'un des innombrables aménagements sur mesure : « L'équipement d'un avion-ambulance de la Rega ne se choisit pas sur catalogue. Nous devons le développer nous-mêmes », déclare Philipp Simmen.

Civières et matelas high-tech pour prévenir les thromboses

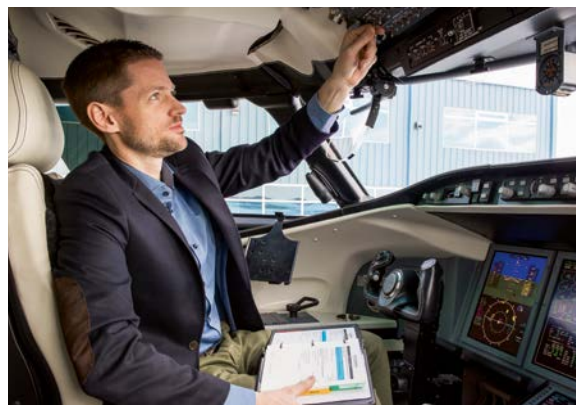
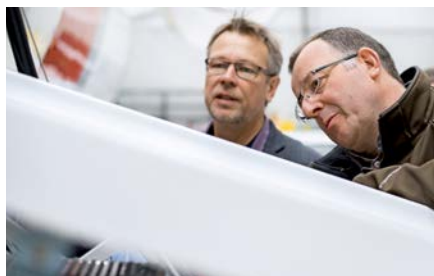
A l'arrière de la cabine, son collègue André Keisker teste le mécanisme permettant de régler l'inclinaison des civières. Plus larges, les deux nouvelles civières offriront un bien meilleur confort aux patients : « A l'instar des lits d'hôpitaux, nous pouvons relever en continu la partie inférieure pour surélever les jambes du patient. Il s'agit d'un avantage majeur, notamment en cas de lésions dorsales », explique le médecin de la Rega en appuyant sur le bouton d'une télécommande. Celle-ci permet de régler le degré de fermeté du matelas high-tech en fonction du poids du patient ; ou d'activer



Philipp Simmen

39 ans, chef de projet de la Rega

« L'équipement d'un avion-ambulance ne se choisit pas sur catalogue. Nous devons le développer nous-mêmes. »



▲ La rampe a été entièrement redéfinie pour le nouvel avion-ambulance.

◀ Grâce à son inclinaison plus faible, la nouvelle rampe facilitera le transbordement des patients.

▶ Le chef de projet Philipp Simmen inspecte le cockpit high-tech du Challenger 650. Il a piloté pendant douze ans les avions de la Rega.

la fonction anti-escarres : les ondulations du cœur du matelas préviennent les risques d'escarres et de thrombose chez les patients dont la position ne peut être changée.

Eclairage pour les urgences nocturnes

Après l'examen des civières vient celui du nouveau système d'éclairage. Afin de simuler un vol de nuit, toutes les lumières qui éclairent le vaste hangar de Peterborough sont éteintes. Thomas Burren, responsable du service des soins médicaux avions-ambulance, allume l'éclairage LED depuis sa tablette et sélectionne le mode « vol de nuit ». Baignant la cabine d'une douce lumière bleutée, l'éclairage est suffisant pour administrer en toute sécurité la juste dose d'un médicament à un patient endormi, mais assez léger pour ne pas le réveiller. L'infirmier en soins intensifs est conquis : « Dans l'ancien avion, c'était soit allumé soit éteint – ce qui convenait à l'équipage dérangeait souvent le patient, et inversement. Nous pouvons désormais régler l'intensité de l'éclairage en continu et la moduler dans les différentes zones de la cabine. Nous risquerons moins de réveiller les passagers. » L'équipe de projet a également pensé aux cas d'urgence : s'il faut réanimer un patient durant le vol, une simple pression sur un

bouton suffit pour basculer instantanément en mode d'éclairage maximal.

Une tablette comme moniteur

La cabine est aussi le lieu de travail des membres de l'équipage médical : tous les médicaments et soins administrés sont consignés minutieusement dans le dossier des patients sur ordinateur portable. Contrairement aux anciens avions de la Rega, le Challenger 650 dispose d'un réseau WLAN, dont l'utilisation est limitée à des fins liées aux interventions. Le WLAN permet par exemple de convertir une tablette en moniteur mobile affichant des paramètres vitaux comme le pouls, la saturation en oxygène ou la tension artérielle des patients. Ainsi, les membres d'équipage peuvent surveiller si nécessaire les patients en permanence depuis leur siège, y compris pendant d'éventuelles turbulences. Ce réseau permet aussi d'échanger des données avec la centrale d'intervention à Zurich : il est notamment possible de transmettre en cours de vol l'ECG ou le bilan sanguin d'un patient à un médecin-chef de la Rega à Zurich ou à l'hôpital de destination.

L'équipe de la Rega se penche ensuite sur la nouvelle rampe d'accès à l'avion pour les ▶

Nouveauté : une simple pression sur un bouton permet de régler en continu l'intensité de l'éclairage et de la moduler dans les différentes zones de l'avion.



▲ Contrôle de l'aménagement intérieur : l'équipe de projet de la Rega examine avec soin chaque détail.

◀ Une avionique de pointe : le nez du Challenger 650 est notamment doté d'une caméra infrarouge.

12

patients couchés sur une civière. La version d'origine, qui équipe le Challenger CL-604, avait été mise au point spécialement pour la Rega il y a plus de 16 ans. Sa conception a été entièrement revisitée pour le nouvel avion-ambulance : les ingénieurs de la Rega ont réussi, avec le concours d'une entreprise spécialisée, à réduire de plus de moitié les forces qui s'exercent lors du montage et du démontage de la rampe. Son installation peut désormais être effectuée par un seul membre d'équipage. Les angles des éléments de la rampe ont été optimisés afin de faciliter et de sécuriser plus encore l'embarquement des patients. Pour tester ce nouveau dispositif, des maquettes en bois de la cabine de l'avion et de la rampe ont été construites à taille réelle dans un hangar à Dübendorf (ZH).

Le Challenger 650 : l'un des avions-ambulance les plus modernes au monde





La journée touche à sa fin dans le hangar canadien de Peterborough. L'équipe de projet de la Rega passe en revue les derniers points de la liste et vérifie avec soin chaque détail de l'équipement. L'engagement (et pas des moindres) et la ténacité de l'équipe permettront d'achever avec succès le projet d'acquisition de trois nouveaux avions-ambulance Rega dans le respect des délais et du budget impartis. Avec « HB-JWA », la Rega dispose désormais d'un avion-ambulance comptant parmi les plus modernes au monde. D'ici fin 2018, deux autres

Challenger 650 viendront compléter la flotte. Les trois nouveaux avions de la Rega assureront à l'avenir en toute fiabilité le rapatriement en Suisse de patients des quatre coins du monde; des patients qui bénéficieront d'une prise en charge professionnelle par les équipages de la Rega qui ont participé au développement de « leur » avion-ambulance en se basant sur leur longue expérience au service de la Rega et sur les besoins de leurs patients.

Adrian Schindler

S Le Challenger 650, le nouvel avion de la Rega



-  **3 avions**
-  **4 patients couchés par avion**
-  **21'863 kg** poids max. au décollage
-  **850 km/h** vitesse de croisière
-  **6'500 km** autonomie de vol



Découvrez en vidéo comment le premier Challenger 650 de la Rega a été peint : challenger.rega.ch

Opinion

Ernst Kohler

« Nous allons là où notre aide est requise. Les nouveaux avions maintiennent ce cap. »

Peu après l'arrivée de notre nouvel avion-ambulance Challenger 650, je me retrouvai devant le fleuron de notre flotte en compagnie d'une journaliste. Alors que l'eau ruisselait encore sur la carlingue de l'aéronef à la suite de son baptême par les pompiers de l'aéroport, la jeune femme me demanda si les 130 millions de francs investis dans les trois nouveaux avions-ambulance n'allaient pas contraindre la Rega à rapatrier davantage de patients pour les amortir au plus vite.

Sa question et son raisonnement n'avaient rien d'étonnant dans la mesure où elle travaille pour une revue économique. Nombre d'organisations financent en effet les capitaux levés avec les revenus générés par la suite. La Rega fonctionne différemment, lui expliquai-je : nous n'achetons pas nos aéronefs à crédit, les fonds requis sont économisés sur de longues années.

Toutefois, seul un surplus dans la caisse à la fin de l'année permet d'épargner. La Rega aussi doit alors enregistrer des excédents financiers : nous pouvons ainsi renouveler régulièrement nos avions-ambulance et hélicoptères de sauvetage pour maintenir les activités de la Rega. Nous sommes par conséquent en mesure d'investir en permanence dans le sauvetage aérien. Une planification financière à long terme de notre flotte est existentielle. Un autre point nous distingue fondamentalement des organisations commerciales : grâce au soutien de nos dona-

trices et donateurs par exemple, l'engagement d'un avion-ambulance ne dépend pas d'un apport pour notre « tirelire », mais de la pertinence d'un transport sur le plan médical. A la Rega, les décisions ne sont pas prises par un manager, mais par les médecins-conseils de la centrale d'intervention. En consultation avec les chefs d'opération, ils déterminent quand et comment un rapatriement est indiqué. Ils se renseignent sur le diagnostic auprès du médecin traitant sur place, discutent avec le patient, les proches et le médecin de famille. Ils prennent en outre en considération l'état des soins médicaux et l'environnement social du patient.

Il n'empêche que nous gérons au plus juste les ressources à notre disposition : chaque année, nous rapatrions quelque 350 patients à bord d'avions de ligne, optant ainsi pour une solution adaptée aux patients bénéficiant d'un état stable et plus économique qu'un rapatriement avec l'un de nos trois avions-ambulance. Nos aéronefs sont ainsi disponibles pour les patients qui ont besoin d'un transport hautement médicalisé d'urgence.

Mes propos débordaient largement le cadre d'une réponse brève, utilisable sur le plan journalistique. Je m'attachai donc à les résumer de la façon la plus concise possible : « L'objectif de la Rega n'est pas de transporter le plus grand nombre de patients. Nous allons là où notre aide est requise. Les nouveaux avions-ambulance n'y changeront rien. »

La mobilisation d'un avion de la Rega ne dépend pas d'intérêts financiers mais de la pertinence d'un rapatriement sur le plan médical.



Ernst Kohler

55 ans, est CEO de la Rega depuis 2006. Cet ancien chef d'aérodrome et guide de montagne est père de quatre enfants et vit près de Lucerne.

Evolution de l'avion de la Rega



14

Les trois Challenger 650, qui seront dès 2018 en service pour des rapatriements du monde entier, incarnent plus que le niveau actuel de la technique : les nouveaux avions-ambulance de la Rega sont l'aboutissement de bientôt 60 années d'aviation sanitaire.

La décision de la Rega d'acquérir trois nouveaux avions-ambulance de type Challenger 650 n'est pas le signe d'un manque d'imagination. Cet aéronef succède au Challenger CL-604, en mission à la Rega depuis 16 ans. Ce choix témoigne plutôt des choix d'aéronefs éclairés de nos prédécesseurs.

Rapatriements en avion privé

Le développement de la flotte d'avions-ambulance de la Rega est marqué par les avancées technologiques spectaculaires en aviation et en médecine, d'une part, et, d'autre part, par des fluctuations importantes des moyens financiers dont la fondation a disposé au fil des ans. À ses débuts, en 1952, la Garde aérienne suisse de sauvetage dispose de très peu de moyens ; il est inenvisageable alors qu'elle se dote de ses propres aéronefs. Fritz Bühler, qui en a pris les rênes à partir de 1960, se sert donc de ses contacts pour que les premières opérations de rapatriement à bord d'avions à hélices privés puissent avoir lieu. Ce n'est qu'après

un appel aux dons lancé avec succès auprès de la population en 1966 et la création de son système d'affiliation que la Rega disposera des fonds nécessaires pour s'associer en 1970 à l'achat d'un Cessna 414. Les performances du Cessna 414 sont cependant limitées.

L'acquisition quelques années plus tard d'un Learjet 24 D permettra à la Rega d'entrer dans l'ère des avions à réaction. Premier avion-ambulance à usage civil au monde, il volait nettement plus vite et à plus haute altitude que le Cessna. La Rega peut dès lors rapatrier en Suisse des patients depuis l'Extrême-Orient ou l'Australie. Toutefois, du fait des escales à répétition et des formalités qui en découlent, de telles missions se transforment – en comparaison à aujourd'hui – en entreprises compliquées pour les patients.

Pour la Rega, le confort des patients a toujours été prioritaire, comme en témoigne l'absence de toilettes à bord du Learjet, démontées afin de libérer de la place supplémentaire pour l'équipement médical. Si

les personnes rapatriées, généralement endormies, se soucient peu de l'absence de commodités, l'équipage en revanche est mis à rude épreuve : en effet, l'avion fait escale seulement toutes les quatre ou cinq heures pour se ravitailler en kérosène.

En raison de l'attrait croissant de la population suisse pour les séjours à l'étranger, le nombre de missions longue distance suit logiquement la courbe ascendante. Forte de ce constat, la Rega se dote au début des années 1980 d'un Challenger CL-600, au rayon d'action nettement plus étendu ; il pouvait transporter plus de trois patients. Par ailleurs, au plus grand soulagement de l'équipage, ce modèle d'aéronef est équipé de toilettes et d'eau courante.

Le soutien croissant des donatrices et donateurs a rendu cette acquisition possible. Lorsqu'en 1988 elle a dû remplacer les deux Learjet 35, la Rega n'avait pas encore les moyens d'acquérir deux nouveaux long-courriers de type Challenger CL-600. Elle a alors porté son choix sur deux moyen-courriers de type British Aerospace BAe125-800.

Mission de grande envergure pour les victimes du tsunami

La flotte d'avions de la Rega telle que nous la connaissons aujourd'hui,

reposant sur un seul type d'aéronef, remonte à 2002. Elle parvient à ce moment-là à remplacer ses anciens aéronefs par trois nouveaux avions long-courriers de type Challenger CL-604. La centrale d'intervention n'a ainsi plus à se préoccuper de l'autonomie de vol, elle engage désormais les trois avions dans le monde entier. Ce choix stratégique a notamment fait ses preuves en décembre 2004, au lendemain du tsunami qui a frappé l'Asie du Sud-Est : en une semaine, plus d'une soixantaine de patients sont rapatriés en Suisse. Parallèlement à l'évolution des avions-ambulance, les équipements médicaux n'ont cessé de se perfectionner. Si dans les années 1980, transporter un patient sous ventilation artificielle dans l'avion-ambulance de la Rega relevait de la prouesse médicale, cette pratique fait aujourd'hui partie de la norme. Et tandis qu'un tensio-mètre pesait encore onze kilos il y a 30 ans, le dispositif utilisé actuellement ne pèse que 140 grammes pour les mêmes fonctionnalités.

L'innovation au service des patients

Si l'acquisition de nouveaux avions-ambulance a varié en fonction des moyens financiers dont la Rega a disposé au cours de son histoire, elle a aussi toujours reposé sur les expériences faites avec leurs prédécesseurs. Par conséquent, le Challenger CL-604, le modèle précédent, a fortement influencé l'acquisition du Challenger 650.

Les trois nouveaux aéronefs représentent près de 60 années d'histoire du sauvetage aérien à la Rega. Quiconque est victime d'un accident à l'étranger a l'assurance que la Rega, avec ses avions-ambulance à la pointe de la technologie et sa longue expérience, le ramènera en Suisse le plus rapidement possible.

Harald Schreiber

S Les avions-ambulance de la Rega au fil des ans

1961 - 1968

Piaggio 166 : le premier patient est rapatrié depuis la France à bord d'un avion à hélices privé appartenant à un membre du conseil de fondation de la Rega.



1970 - 1974



Cessna 414 : la Garde aérienne suisse de sauvetage participe à l'achat d'un Cessna 414. Cet avion doté d'une cabine pressurisée permet le transport de patients souffrant de blessures ou d'affections graves.

1973 - 1977

Learjet 24D : le premier avion-ambulance à usage civil au monde est mis en service. Son rayon d'action de 2'800 km permet le rapatriement de patients depuis l'Asie.



1977 - 1988



Learjet 35 : le Learjet 24D est remplacé par deux nouveaux Learjet 35, qui disposent d'une cabine plus spacieuse et d'un rayon d'action plus étendu.

1982 - 1991

Bombardier Challenger CL-600 : la Rega complète sa flotte par un avion long-courrier pouvant assurer le rapatriement de patients du monde entier avec peu, voire sans escales.



1988 - 2002



British Aerospace BAe125-800 : deux avions moyen-courriers succèdent aux Learjet 35. La Rega rapatrie en 1992 son 100'000^e patient à bord de l'un d'eux.

1992 - 2002

Bombardier Challenger CL-601 : version optimisée du CL-600, il se distingue par son autonomie de vol allié à un habitacle spacieux. Première mission autour du monde en 1996.



2002 - 2019



Bombardier Challenger CL-604 : dès 2002, la Rega mise sur une flotte d'avions-ambulance homogène. Ses trois long-courriers CL-604 rallient chaque année 400 aéroports situés aux quatre coins du globe.

dès 2018

Bombardier Challenger 650 : les trois nouveaux Challenger présentent nombre d'innovations pour les patients et peuvent emprunter des itinéraires de vol courts et moins gourmands en kérosène.



« La fiabilité de nos avions est pour nous décisive »

16

« Nous pouvons nous fier au Challenger 650 », déclare Urs Nagel, chef pilote de la flotte des avions Rega et responsable « opérations jet » pour la sélection du nouvel avion-ambulance de la Rega. « Cette famille d'aéronefs au service de nos patients fait ses preuves en mission depuis 40 ans et continuera à nous accompagner ces 15 prochaines années en toute sécurité. »

Urs Nagel, vous avez amené le premier Challenger 650 en Suisse. En quoi se distingue-t-il de l'ancien modèle ?

Hormis la peinture, ils sont à première vue presque identiques : le Challenger 650 de Bombardier fait partie de la même famille que le Challenger CL-604 et, à l'exception des hublots plus

Urs Nagel, 57 ans

« Nous pourrions emprunter des routes plus courtes à une altitude plus élevée, un atout économique et écologique. »

grands, présente les mêmes dimensions. Les différences se trouvent à l'intérieur. Nous avons beaucoup investi dans l'amélioration de l'équipement aéronautique et médical de l'avion-ambulance. La rampe de transbordement, l'éclairage et l'insonorisation ont notamment été optimisés, sans oublier les civières ultramodernes et multifonctionnelles. Au final, le cahier des charges recensant toutes les exigences posées au nouvel avion comprenait plusieurs centaines de pages.

Qu'y a-t-il de nouveau dans le cockpit ?

L'avionique du Challenger 650 est à la pointe de la technologie. En témoigne le système à vision augmentée (EVS) : le nez de l'aéronef est équipé d'une caméra infrarouge ; elle projette une image thermique de l'environnement sur un écran situé directement dans le champ de vision du pilote.

Quelle en est l'utilité ?

Ce dispositif permet au pilote de distinguer la piste d'atterrissage suffisamment tôt en cas de mauvaise visibilité. Nous pourrions désormais nous poser sur de petits aérodromes même en cas de conditions météorologiques difficiles et n'aurons plus à effectuer de déroutements.

A quelle fréquence cela arrive-t-il ?

Une ou deux fois par mois. Nous utiliserons en revanche tous les jours le nouveau radar météorologique du Challenger 650 et la liaison de données par satellite, laquelle permet aux services de la navigation aérienne de suivre en permanence notre position et de rester en contact

avec nous. Les avions de la Rega disposent désormais de capacités de navigation leur permettant de voler à une altitude plus

élevée pour emprunter une route plus courte au-dessus de l'Atlantique. Outre des bénéfices économiques et écologiques, cela signifie aussi moins d'échecs pour les patients. Et donc un retour plus rapide en Suisse.

La Rega vole depuis 40 ans avec des Challenger. N'y avait-il pas d'alternative ?

Notre équipe de projet a évalué 64 types d'avion au total, dont des modèles plus récents qui pouvaient voler encore un peu plus vite et plus loin. Mais ils coûtaient jusqu'à 20 millions de francs de plus par aéronef et devaient encore faire leur preuves. Or les pilotes de la Rega doivent être sûrs que tout fonctionne parfaitement lorsqu'ils s'apprêtent, par exemple, à repartir d'un aérodrome en Bolivie avec un patient dans un état grave à bord.

Y a-t-il déjà eu des pannes ?

Nos avions-ambulance n'ont pas subi une seule défaillance de moteur au cours de la dernière décennie. Leur taux de disponibilité opérationnelle s'élève à l'excellent pourcentage de 99,8%. La Rega rallie chaque année 400 aérodromes situés dans le monde entier, soit quatre fois plus



La Rega en mission dans le monde entier



La centrale d'intervention de la Rega reçoit chaque jour plus d'une douzaine d'appels de l'étranger. 1'249 patients ont été rapatriés en 2017, dont **901 à bord d'un avion-ambulance**. Les trois avions de la Rega totalisent chaque année 4'300 heures de vol et rallient 400 aérodromes.

que Swiss. Mais contrairement à une compagnie aérienne, nous ne pouvons pas simplement faire appel aux mécaniciens d'escale et dispatcher nos patients sur d'autres vols en cas de problème technique à l'étranger. C'est pourquoi la Rega est tributaire, comme peu d'autres organisations, d'une fiabilité et d'une disponibilité sans faille de ses avions-ambulance.

Combien ces nouveaux avions ont-ils coûté ?

Notre investissement s'élève à près de 130 millions de francs. Ce montant inclut l'équipement des trois avions et la formation des équipages. Le nouvel avion étant le successeur des anciens Challenger, les frais de matériel et de personnel ont été fortement réduits.

Que voulez-vous dire ?

Nous pouvons conserver notre stock de pièces détachées pour les trois Challenger 650. Nos pilotes et mécaniciens n'ont pas eu besoin de suivre une longue formation sur un tout nouveau type d'aéronef, une instruction de quelques semaines à Montréal a suffi. En décidant de continuer à miser sur la série éprouvée des Challenger, la Rega a économisé de l'argent. Elle a pu l'investir dans l'équipement du nouvel avion-ambulance de la Rega – au bénéfice de nos patients. *Interview : Ariane Lendenmann*

La base Rega

Afin de secourir au plus vite les personnes en détresse, la Rega exploite douze bases d'intervention hélicoptère quadrillant l'ensemble du territoire suisse. Chaque base dispose d'un hélicoptère de sauvetage et d'un équipage prêt à intervenir 24h/24, 365 jours par an pour apporter une assistance médicale par les airs aux personnes en détresse. Un coup d'œil dans les coulisses de la base Rega de Lausanne.



Sur la brèche 24h/24

L'équipage, composé d'un pilote, d'un sauveteur professionnel et d'un médecin urgentiste, **se trouve à la base pendant toute la durée de son service** afin d'être opérationnel à tout instant. Repas et repos sont pris sous le même toit. Chaque base dispose d'une **cuisine ①**, d'une **salle de détente ②** et de **trois espaces de repos ③** équipés de douche/WC. Tenues d'intervention et matériel sont lavés à la buanderie.

18

Tout en un même lieu

Chaque base hélicoptère est équipée du **matériel de sauvetage nécessaire aux interventions** de la Rega, comme les missions hélitreuillées, les transports de patients en soins intensifs ou la recherche de victimes d'avalanche. Les petites réparations sont effectuées **à l'atelier**. Au retour de chaque mission, le médecin reconstitue le stock de **matériel médical et de médicaments ④**, tandis que le sauveteur professionnel **ravitaille l'hélicoptère en carburant ⑤**. L'équipage est ainsi prêt à repartir immédiatement en mission.

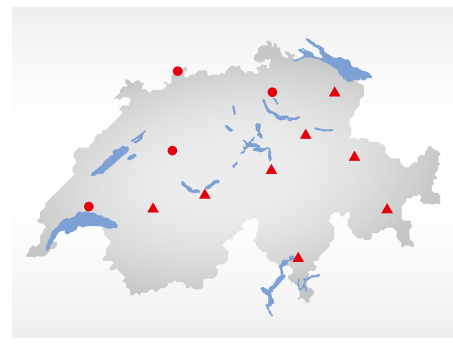


Recours à une technologie de pointe

L'équipage est en **contact permanent avec la centrale d'intervention**. La Rega dispose de différents moyens de communication, dont son propre **réseau radio de 42 stations à l'échelle nationale**. Le système de gestion des interventions permet la transmission directe au cockpit d'instructions vocales ou de données, comme les coordonnées d'un lieu d'intervention. Les équipages disposent en outre de « **sacoche de bord électroniques** ». Ces tablettes leur donnent accès à des informations détaillées sur leur mission, à des données météo en temps réel ainsi qu'à une cartographie complète.

Sur place en tout lieu en 15 minutes

Avec ses **douze bases d'intervention**, la Rega assure le sauvetage aérien dans toute la Suisse, à l'exception du Valais, et peut rallier **n'importe quel endroit du pays en 15 minutes de vol**. Les bases de plaine ● se trouvent à Dübendorf, Bâle, Berne et Lausanne, les bases de montagne ▲ à Untervaz, Locarno, Saint-Gall, Erstfeld, Samedan, Wilderswil, Mollis et Zweisimmen. A ce réseau s'ajoute la base partenaire Rega-HUG de Genève. Chaque base de plaine dispose d'un hélicoptère de sauvetage de type **Airbus Helicopters EC 145**, tandis que les bases de montagne sont équipées chacune d'un **AgustaWestland Da Vinci**.



Antenne-relais



Coordination centrale et approvisionnement

Les missions de sauvetage d'une base sont coordonnées par la **centrale d'intervention du Centre Rega**, à l'aéroport de Zurich. Celle-ci répond 24h/24 aux appels effectués avec le numéro d'alarme 1414 ou aux alertes reçues via l'application Rega et mobilise l'équipage de la base d'intervention la plus proche. Les bases sont approvisionnées en **matériel par les logisticiens du dépôt du Centre Rega**. Les **mécaniciens sur hélicoptère du service de maintenance** de Zurich se rendent au besoin dans les bases à bord d'un véhicule de service pour effectuer les travaux requis.

19

Illustration : Daniel Karrer

Buanderie

Stock de matériel médical

Atelier de réparation

Réserve de carburant

Plateforme élévatrice pour EC 145

Hélicoptère de sauvetage EC 145

Hangar

Cuisine

Salle de détente



Rendez-vous visite dans l'une de nos bases ou au Centre Rega pour juger par vous-même:
www.visites.rega.ch

berggasthof.ch

LA SUISSE EN VOL!

Découvrez la nouvelle exposition
de la Rega au Musée Suisse
des Transports à Lucerne.



PARTENAIRES OFFICIELS



Ouvert aux explorateurs.

24h Rega

Werner Marty, 51 ans, pilote d'hélicoptère et chef de la base Rega de Lausanne

Werner Marty a piloté des long-courriers, jusqu'à ce que la routine le rattrape. Aujourd'hui pilote d'hélicoptère de la Rega, il vole au secours de personnes en détresse et dirige la base Rega de Lausanne.

La passion de voler a saisi Werner Marty dès son plus jeune âge : « J'avais huit ans lorsqu'un hélicoptère Lama a apporté dans notre village les mâts d'un nouveau télésiège. Il volait avec adresse d'un point à un autre, et je ne le quittais pas des yeux », se souvient-il. Le pilote, qui avait remarqué son attention, lui a proposé de faire un tour dans les airs. « Le soir même, en remontant à la maison, j'ai annoncé à mon père que je voulais devenir pilote d'hélicoptère ! »

Originaire de Guttet, au-dessus de Loèche, ce Valaisan de 51 ans est aujourd'hui comblé sur le plan professionnel. « Je suis heureux aussitôt que je me retrouve à vingt centimètres au-dessus du sol ! », affirme ce pilote dans l'âme. « Je contribue à sauver des personnes en détresse tout en m'adonnant à ma passion. C'est la cerise sur le gâteau ! » Lorsqu'en 2000, il prit pour la première fois les commandes d'un hélicoptère de sauvetage de la Rega, il avait déjà piloté les Super Puma des Forces aériennes suisses et travaillé quelques années en tant que pilote professionnel pour Air Zermatt et sur les vols de ligne de Swissair. « Dans le cockpit des MD-80 et MD-11, la



routine me gagnait. De plus, ma femme était seule à la maison pour s'occuper de notre fille alors que je me trouvais à l'autre bout du monde sans pouvoir la soutenir. » C'est ainsi qu'il décida de rejoindre la Rega en tant que pilote d'hélicoptère avant la naissance de son fils.

La routine appartient au passé : lors de ses journées de service aux commandes de l'EC 145, Werner Marty ne sait jamais à l'avance quel type de mission ses deux collègues

et lui-même seront appelés à mener à tout instant. En outre, chef de la base de Lausanne depuis dix ans, il gère quatre équipages formés d'un pilote, d'un sauveteur professionnel et d'un médecin. À ce titre, le valaisan, bilingue, cumule en outre tâches administratives et de direction au quotidien. « Ce panachage des tâches rend mon travail à la Rega passionnant. Avec un métier de rêve et une famille merveilleuse qui me soutient, j'ai tiré le gros lot ! » Il en aurait parfois presque mauvaise conscience. « Mon activité me donne aussi à voir que tout le monde n'a pas autant de chance. »

Ariane Lendenmann



Les pilotes d'hélicoptère des bases de plaine volent avec un EC 145. En temps que chefs de base, certains d'entre eux dirigent les équipages d'une base.

Suite en page 22 ►

« C'est quand je me trouve à au moins vingt centimètres au-dessus du sol que je me sens le mieux ! »

08:15



22



07:40

▲ Météo aéronautique : au début de son service de 24 heures, le pilote d'hélicoptère Werner Marty vérifie les conditions météo et les informations de vol pour sa zone d'intervention, puis se prépare au briefing quotidien avec l'équipage.

▲ Inspection visuelle : lors du contrôle technique quotidien, Werner Marty vérifie l'état de son aéronef. Tout est-il bien en place ? Il s'assure aussi que l'EC 145 ne présente pas de fuites.



08:45

◀ Travaux de maintenance : pour remplacer la barre en fer sur laquelle est suspendue la manche à air sur le toit, le chef de base reçoit le soutien d'un électricien de la région.

10:05



► Mission de sauvetage pour l'équipage lausannois « Rega 4 » : moins de cinq minutes après la réception de l'alarme, l'hélicoptère de la Rega est déjà dans les airs pour voler au secours d'une victime d'un accident de la route.



13:30

◀ Esprit communautaire : le chef de base ne rechigne pas à se mettre aux fourneaux. Chaque membre de l'équipage apporte à tour de rôle de quoi préparer un repas pris en commun. Une tradition gage de variété et de bonne ambiance.

► Travaux d'entretien : chaque semaine, l'équipage nettoie et polit l'EC 145 de la base de Lausanne. Il s'agit en particulier d'éliminer, à l'arrière de l'aéronef, les particules de suie émises par les turbines.



15:00

◀ Administration : outre son activité de pilote, Werner Marty passe beaucoup de temps à son bureau. Chef de base, il assume diverses tâches administratives, dont la validation des tableaux de service. Il s'occupe de la logistique et de l'entretien de la base Rega de Lausanne.



16:00

► Sportif de haut niveau : durant ses loisirs, Werner Marty aime faire des tours en VTT en famille ou du ski de randonnée dans les Alpes valaisannes. Il lui arrive aussi de participer à des courses mythiques comme « La patrouille des glaciers », de Zermatt à Verbier.



09:00

Soins intensifs suite à une électrocution

24

Brûlé sur 70% de son corps, le patient ne ressent pourtant presque aucune douleur. Un transfert dans une clinique spécialisée est sa seule chance de s'en tirer. C'est là qu'intervient l'équipage de « Rega 10 ».

Pronostic réservé : les médecins estiment que le grand brûlé a une chance sur deux de survivre à ses blessures.

Une chaude journée d'été, peu après 17 h. L'hélicoptère de « Rega 10 » est stationné sur l'héliport de l'hôpital d'Interlaken. L'équipage de la base de Wilderswil en est déjà à sa cinquième intervention aujourd'hui. Le médecin urgentiste Dr méd. Thomas von Wyl a confié sa patiente au personnel hospitalier. De leur côté, le sauveteur professionnel Marco Lei et le pilote Rick Maurer préparent déjà le matériel nécessaire à la mission suivante. Voilà que retentit la sonnerie du téléphone portable : « Où en êtes-vous ? », demande la cheffe d'opération de la Rega. Elle peut certes localiser l'équipage sur son écran, mais il lui est difficile d'estimer la durée du transfert à l'hôpital. « Prêts à intervenir », répond Rick Maurer. Sa collègue de la centrale d'intervention de Zurich lui annonce qu'un accident s'est produit sur une ligne à haute tension près de Thoune : l'équipage de « Rega 10 » est appelé à la rescousse.

Les fortes électrocutions causent généralement des brûlures extrêmement graves ; elles exigent une prise en charge immédiate dans une clinique spécialisée (voir encadré page 27).

La Rega est mobilisée pour le transport rapide et en douceur de la victime. Les rotors tournent déjà lorsque Thomas von Wyl monte à bord. Ses pensées sont-elles concentrées sur son prochain patient ? « J'essaye d'aborder chaque mission avec le moins possible d'idées préconçues. De cette façon, je peux évaluer la situation sans m'arrêter sur un diagnostic en particulier, ainsi le risque est moindre de négliger des détails importants sur place », explique le médecin urgentiste de la Rega. Juste avant que l'hélicoptère ne décolle, Zurich donne soudain le signal de fin d'alerte par radio : le patient s'en est apparemment tiré à bon compte. Il est transporté à l'Hôpital de l'Ile de Berne, ses blessures étant plus préoccupantes que ses brûlures.

Des brûlures bien plus graves qu'annoncées

De retour à la base d'intervention où il a remplacé le matériel médical usagé et fait le plein de carburant, l'équipage se consacre à ses tâches administratives lorsque la centrale d'intervention de la Rega rappelle : le patient a subi des brûlures bien plus graves qu'annoncées initialement et nécessite un transfert d'urgence à l'unité de soins intensifs pour grands brûlés de Zurich. Il est presque 19 h lorsque les pales de l'hélicoptère Da Vinci s'immobilisent sur l'héliport de l'Hôpital de l'Ile. L'équipage parcourt les couloirs vers la salle de déchocage – la concentration est à son comble. Il ne sait pas encore comment la victime se porte exactement : « Nous recevons toujours l'ensemble des détails sur le déroulement de l'accident, l'état du patient et la prise en charge thérapeutique directement des médecins traitants. » ▶



25

Transfert du patient à l'Hôpital de l'île : Thomas von Wyl, médecin urgentiste de la Rega, est informé par les médecins traitants des résultats d'examen et des mesures déjà prises.



Embarquement à l'héliport de l'hôpital : l'équipage de « Rega 10 » glisse précautionneusement la civière dans le « Da Vinci » avec tous les appareils de monitoring et diverses perfusions.



Parés à toute complication : lors de missions complexes, le sauveteur professionnel sort du cockpit. Aux côtés du médecin urgentiste, il prend soin du patient.

Cette procédure de passage de témoins est essentielle : « Après tout, nous sommes ensuite responsables de cette personne », déclare Thomas von Wyl. L'homme de 50 ans était occupé à des opérations télématiques sur un wagon arrêté dans une gare de marchandises lorsque, trop proche de la caténaire, il a reçu une décharge. Elle l'a projeté à quatre mètres du sol.

Une couverture chauffante contre l'hypothermie

Dans la salle de déchocage de l'Hôpital de l'Île, une anamnèse complète a déjà été entreprise. L'équipe médicale a retiré les vêtements brûlés, nettoyé les plaies dans les règles de l'art et appliqué des champs stériles sur les lésions. Pour éviter le risque d'hypothermie, la victime est protégée par une couverture chauffante et raccordée aux moniteurs de surveillance.

Des perfusions assurent l'apport liquidien, capital en cas de brûlures. Si le personnel hospitalier a pu exclure des blessures graves liées à la chute, l'étendue des brûlures reste inquiétante : quasiment 70 % de la surface corporelle sont touchés. Le pronostic est réservé. Les médecins estiment sur la base du score ABSI (Abbreviated Burn Severity Index), lequel permet de prédire la probabilité de survie approximative d'un grand brûlé, que le patient a environ une chance sur deux de s'en sortir. Le visage et le cou de l'homme ont heureusement été épargnés, tout comme les voies respiratoires, ce qui améliore les chances de guérison et laisse la possibilité de communiquer avec les soignants.

Le grand brûlé est préparé précautionneusement pour son prochain transport : toutes les personnes présentes le soulèvent ensemble pour le placer avec ménagement sur la civière de la Rega en veillant à accrocher les cordons pour le monitoring et les tubulures de perfusion autour des appareils portatifs de la Rega. Avant la prise en charge définitive par l'équipage, Thomas von Wyl procède à une dernière vérification : « Je tiens à répertorier encore une fois tous les symptômes critiques afin d'être paré à d'éventuelles complications pendant la durée du vol. » Le transfert d'un patient de l'hôpital à l'hélicoptère de sauvetage est une opération complexe. Près de 40 minutes ont passé pour



Dr méd. Thomas von Wyl
47 ans, médecin urgentiste de la Rega

« Je ne veux pas donner de faux espoirs au patient. Mais je veux qu'il se sente en sécurité et en confiance. »

équiper le patient au transport en soins intensifs avec l'hélicoptère de sauvetage.

Retour par les couloirs de l'Hôpital de l'Île à l'héliport, où les trois membres de l'équipage installent le patient dans l'hélicoptère et préparent le vol d'environ 25 minutes jusqu'à l'Hôpital universitaire de Zurich (USZ). Alors que le sauveteur professionnel s'assied d'ordinaire dans le cockpit, à côté du pilote, Marco Lei prend cette fois-ci place en cabine, auprès du médecin. « Lorsque les blessures sont très graves et la circulation instable ou quand je sais que la surveillance ou le traitement en vol sont de grande ampleur, je suis heureux de m'appuyer sur l'aide de mon collègue », explique Thomas von Wyl.

Le patient non intubé peut parler

Pendant le vol, tous deux sont effectivement débordés de travail entre stabilisation circulatoire et compensation liquidienne. Les antalgiques sont assez peu utilisés en l'occurrence : alors que les douleurs sont très fortes en cas de brûlure légère ou modérée, elles sont quasi inexistantes quand la brûlure est profonde, les nerfs concernés sont alors détruits. Comme le patient n'est pas intubé, il peut parler avec l'équipage – une situation très particulière, même pour l'urgentiste expérimenté. « La communication avec les victimes qui risquent de succomber à leurs graves blessures est un grand défi. Je ne veux pas donner de faux espoirs au patient. Mais je veux qu'il se sente en sécurité et en confiance, sachant que, s'il s'en sort, une très longue et dure épreuve l'attend.

L'hélicoptère de la Rega atterrit sur le toit de l'Hôpital universitaire de Zurich – il est tout juste 20 heures. L'équipage se rend tout droit à l'unité de soins intensifs hautement spécialisée pour les brûlés, où les victimes sont isolées en raison de l'important risque infectieux auquel elles sont exposées. Même le transfert à ce service s'effectue par une sorte de sas. Pendant que le patient est placé sur un autre brancard, le médecin urgentiste de la Rega informe le personnel soignant de l'hôpital des circonstances

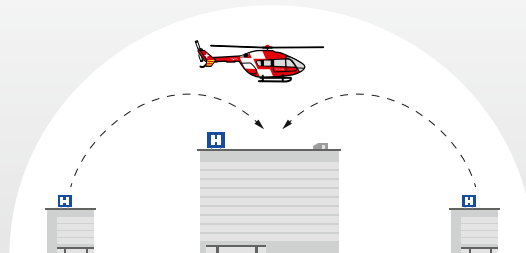
de l'accident, de l'état du blessé et des médicaments administrés. L'équipage n'est dès lors plus directement responsable du patient. « Après une mission aussi délicate, je n'arrive pas toujours à décrocher. Je continue souvent à penser à l'accident et à tout ce qui attend le patient. » C'est pourquoi en parler avec ses deux collègues est essentiel pour Thomas von Wyl. « Le débriefing après le transfert de la victime, durant le vol de retour ou plus tard à la base est fondamental pour réussir à tirer un trait. »

Ce que l'équipage ne sait pas à ce moment-là, c'est que l'homme va survivre à ses graves blessures et pouvoir reprendre son travail et ses loisirs après une longue rééducation.

Karin Hörhager

S La médecine de pointe en Suisse

Pour beaucoup **d'actes chirurgicaux ou thérapeutiques hautement spécialisés**, le nombre de cas en Suisse est trop faible pour que tous les hôpitaux du pays puissent les proposer avec la qualité et la rentabilité souhaitées. Ainsi, les greffes d'organe, la neurochirurgie et les autres traitements de même complexité ne sont pratiqués que dans quelques centres aménagés tout spécialement. **L'Hôpital universitaire de Zurich assure la prise en charge des grands brûlés** pour la Suisse alémanique et le Tessin, et le **Centre hospitalier universitaire vaudois** de Lausanne pour la Suisse romande.



La Rega joue un rôle déterminant dans l'accès des régions périphériques aux pôles hospitaliers dotés de centres de médecine hautement spécialisée et concentre depuis des années ses efforts sur l'élargissement des possibilités. La **création d'un réseau national d'itinéraires aériens de vol aux instruments (Low Flight Network)** reliant les hôpitaux en est le meilleur exemple.

Retour à la maison

À peine deux semaines après leur naissance, deux jumeaux vivent leur baptême de l'air avec la Rega pour se rapprocher de leurs parents. L'aventure commence.



28

Genève (GE), 14.03.2018

Pressés de découvrir le monde, deux jumeaux ont pointé le bout de leur nez aux Hôpitaux universitaires de Genève (HUG) le 27 février dernier, avec près de trois mois d'avance sur le terme. Le samedi précédent, la maman était admise à l'hôpital dans le but de ralentir leur empressement. Peine perdue. Ajan et Aaron en avaient décidé autrement. Et à peine deux semaines plus tard, l'hélicoptère de la Rega-HUG les emmènent à l'Hôpital régional de Fribourg, proche du lieu de domicile de leurs parents.

La centrale d'intervention de la Rega organise alors le transfert avec l'équipage de la base genevoise. Dans ces cas-là, l'équipage est toujours formé d'un-e médecin et d'un-e infirmier-ère du service de néonatalogie d'un hôpital universitaire. La Rega prend en charge en moyenne 200 à 250 missions par année de transport néonatal en

Le grand-papa maternel des jumeaux

« Nous n'aurions pas pu rêver une meilleure prise en charge. »

Suisse ; elle est la seule organisation de sauvetage aérien médicalisé d'urgence à en effectuer, grâce à un incubateur spécialement adapté à la fois à ce type de mission et aux aéronefs de sa flotte.

Lorsque des bébés prématurés sont transférés d'un hôpital à un autre, le traitement et les soins sont continus et multiples : réglage de la température corporelle ; surveillance respiratoire et cardiaque. A cet effet, la Rega a spécialement conçu des couveuses baptisées « isolettes ». Dans le cas genevois, l'équipage utilise l'isolette des HUG ; elle est adaptée à l'hélicoptère jaune, un EC-135.

Sur le site fribourgeois, les jumeaux se portent à merveille, parents et grands-parents sont ravis : « nous n'aurions pas pu rêver une meilleure prise en charge », et de remercier toute l'équipe médicale pour son travail. Pur bonheur !

Emilie Pralong

Hélicoptère sur l'Eiger

Grindelwald (BE), 07.04.2018

Opération de sauvetage face à la foule : un concert en plein air se déroule à la Kleine Scheidegg, lorsque la centrale d'intervention de la Rega reçoit un appel d'urgence depuis la face nord de l'Eiger. Une cordée coréenne est en détresse et nécessite un transport aérien par l'équipage de la base de Wilderswil et les spécialistes du sauvetage hélicoptère du Club Alpin Suisse.

Plongeur hélicoptère

Cully (VD), 21.02.2018 Un plongeur expérimenté d'une soixantaine d'années ressent des symptômes inquiétants à la sortie des eaux. L'équipage de la base Rega de Lausanne le transporte aux HUG pour un passage dans le caisson hyperbare.

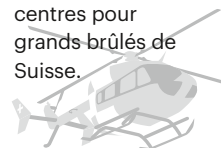
Chute sur la piste de ski de fond

Celerina (GR), 14.02.2018 À son départ de la Stazerwald, un skieur de fond s'est blessé au genou suite à une chute. L'équipage de la base de Samedan est venu au secours de l'homme de 57 ans grâce au treuil de sauvetage pour son transfert à l'Hôpital de Samedan en Engadine.

S En mission pour les grands brûlés

102 patients ont nécessité l'aide de la Rega suite à une brûlure ou une échaudure l'an dernier.

47 personnes étaient si gravement atteintes qu'elles ont été transférées dans l'un des deux centres pour grands brûlés de Suisse.

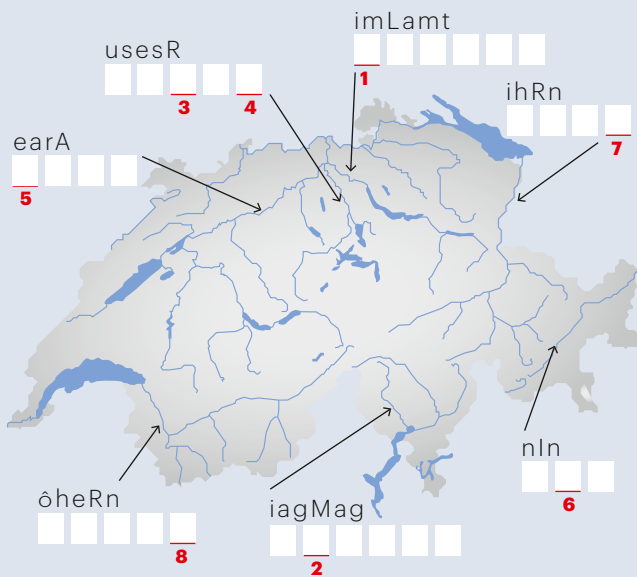


Un sur trois

Un patient brûlé sur trois transporté par la Rega en 2017 était un enfant.

Rega-Kids

Concours Quel méli-mélo ! Retrouve le nom de ces fleuves et rivières et reporte les lettres indiquées pour trouver la solution.



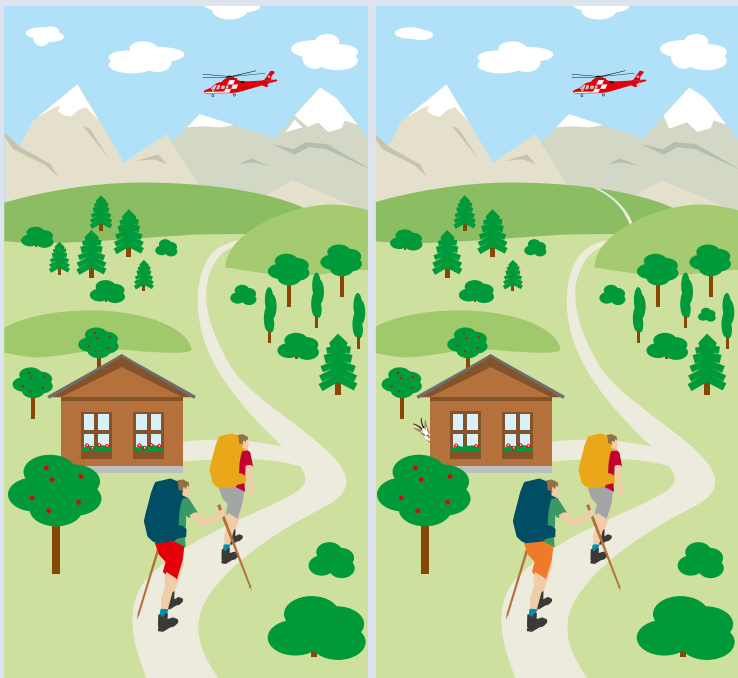
Solution : 1 2 3 4 5 6 7 8

Course d'école Une classe souhaite visiter la base Rega de sa région. Mais attention : le nombre de places dans le bus est limité. Quel itinéraire le chauffeur doit-il emprunter pour emmener exactement 24 enfants à son bord ?



29

Jeu des huit erreurs Observe bien les deux dessins et trouve les huit différences entre l'original et sa copie.



Concours

Envoie ta réponse par carte postale d'ici au 31 juillet 2018 à :

Base Rega de Lausanne
« Concours » du magazine de la Rega 1414
Route de Romanel 33
1018 Lausanne

Parmi les bonnes réponses, la Rega tirera au sort dix gagnants qui recevront un sac de sport et de voyage avec au besoin une capacité de 70 litres.

Bonne chance !



Solution du no 89 : 42

Voici les gagnants d'un jeu de sauvetage :

L. Leuenberger, Wangen | N. Benz, Schlatt | N. Kaufmann, Grindelwald | Y. Stampfli, Lippoldswilen | Y. Inderbitzin, Lauerz | A. Tanniger, Villars-Mendraz | J. Ganhwage, Petit-Lancy | T. Stettlen, Plans-les-Ouates | L. Malacrida, Bellinzona | F. Venzi, Torricella **Félicitations !**

Savoir

Les brûlures cutanées peuvent très vite devenir dangereuses. Agissez sans attendre.

30

Les échaudures ou brûlures légères guérissent le plus souvent bien et sans séquelles. Mais quand faut-il consulter un médecin, appeler un service d'urgence ou la Rega ? Et pourquoi les brûlures sont-elles si dangereuses, voire insidieuses ?

La peau, un organe sous-estimé

L'échaudure ou la brûlure survient, en règle générale, par l'exposition de la peau à une source de chaleur. Afin de bien comprendre pourquoi le traitement de ces lésions thermiques cutanées doit si rapidement être confié à des professionnels, il faut être conscient de l'importance de la peau et ses fonctions. La peau est notre organe le plus vaste. Chez l'adulte, elle s'étend sur 1,7 mètre carré et pèse entre 10 et 14 kilos. Selon la partie du corps, son épaisseur est de 0,5 à 4 millimètres, mais sa structure est identique partout : elle comprend trois couches - l'épiderme, le derme et l'hypoderme -, chacune d'elles à son tour composée de plusieurs strates (voir le schéma). L'épiderme contient des cellules qui permettent à la peau de se régénérer

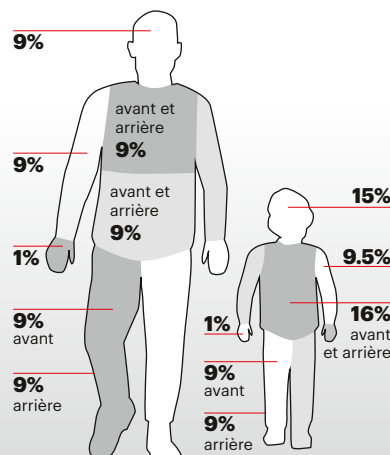
en permanence. Le derme est la couche intermédiaire, épaisse et élastique tout en étant ferme. L'hypoderme stocke l'énergie dans ces cellules graisseuses et isole le corps. Ces différentes couches remplissent donc de multiples rôles. Mais avant tout, la peau nous protège des agressions externes ainsi que de la déperdition de chaleur et de liquide. Elle est en outre un organe sensoriel important.

Brûlure grave ou bénigne

La gravité d'une brûlure dépend essentiellement de la température de la source de chaleur, de la durée d'exposition et de la surface touchée. Si les brûlures légères ne concernent que les couches externes de la peau, les brûlures ou échaudures sévères causent des lésions plus profondes. Une classification des brûlures en degrés 1 à 4 a été établie en fonction des couches de la peau atteintes.

Outre la profondeur de la lésion, la zone touchée constitue un facteur majeur dans l'évaluation d'une brûlure. Chez l'adulte, la « règle des neuf » permet une estimation rapide de la superficie touchée (d'autres valeurs s'appliquent à l'enfant, voir encadré à gauche) : la tête et le cou représentent neuf pour cent de la surface corporelle, chacun des bras neuf pour cent, le thorax et l'abdomen deux fois neuf pour cent, le dos deux fois neuf pour cent, les parties génitales un pour cent et chacune des jambes deux fois neuf pour cent. L'étendue de la brûlure se mesure aussi en prenant pour base la main du patient qui, avec les doigts,

S La « règle des neuf »



La « règle des neuf » facilite l'évaluation rapide de la surface corporelle brûlée.

équivalent à environ un pour cent de la surface corporelle.

Quand les brûlures sont-elles dangereuses ?

Pour évaluer la gravité des brûlures et leur dangerosité, il faut donc considérer la profondeur (degré) et la zone des lésions. Ces facteurs déterminent si les lésions des tissus sont localisées ou si elles s'étendent à l'organisme entier, entraînant un risque de décès. Si un adulte est brûlé à raison de dix pour cent ou plus (cinq pour cent chez l'enfant) de la surface du corps, il peut subir des complications mettant sa vie en péril.

Lorsqu'il s'agit d'une brûlure au deuxième degré dont l'étendue dépasse le format d'une carte postale (deux à trois pour cent de la surface corporelle), ou que les lésions concernent le visage, les parties génitales ou les mains, il y a lieu de consulter un médecin. Si les brûlures au deuxième degré touchent plus de dix à quinze pour cent de la surface, il faut appeler un service d'urgence.

Toute brûlure du troisième degré et davantage exige un traitement en milieu hospitalier et - à plus de dix pour cent de la surface corporelle -, un transfert dans l'un des deux centres de soins intensifs pour grands brûlés que compte la Suisse (voir dès page 24).

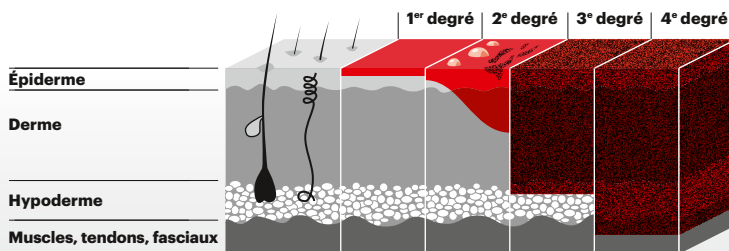
Veillez noter que des brûlures de cinq à dix pour cent de la surface corporelle chez les enfants et les personnes âgées ou affaiblies peuvent déjà constituer un risque vital. Le tableau de droite vous apprendra comment évaluer et traiter correctement des brûlures.

Nous vous souhaitons un été serein et sans nuages.

Karin Hörhager

► **Plus d'informations sur ce thème** dans le guide du bpa sous www.brulure.rega.ch

S Évaluer et traiter les brûlures



1^{er} degré

Symptômes

- rougeur, légers œdèmes cutanés de la peau
- démangeaison
- douleurs

Premiers secours

- refroidir la région touchée au moyen de tissus humides
- émulsions et médicaments antidouleur
- en cas de coup de soleil : protéger de l'exposition au soleil

2^e degré

Symptômes

- rougeur cutanée de la peau
- cloques remplies d'un liquide clair
- fortes douleurs

Déclenchement de l'alarme

En cas de brûlures au visage ou sur les articulations, et si plus de 2 à 3% de la surface corporelle sont touchés (format carte postale), consulter un médecin.

Premiers secours

- refroidir immédiatement la zone touchée sous l'eau courante à 20 degrés environ, éviter un trop grand refroidissement
- couvrir les plaies d'un pansement sec et propre
- laisser les cloques, ne pas les percer

- ❗ Si plus de 10% de la surface corporelle sont touchés, appeler la centrale sanitaire d'urgence au 144.

3^e degré

Symptômes

- nécroses/cloques
- pas ou peu de douleurs, car les terminaisons nerveuses sont détruites

Déclenchement de l'alarme

Les lésions sur des surfaces corporelles étendues ne peuvent pas guérir d'elles-mêmes et nécessitent un traitement chirurgical dans un centre pour grands brûlés (Zurich ou Lausanne).

Premiers secours

- NE PAS refroidir à l'eau (risque d'hypothermie)
- couvrir les plaies d'un pansement sec
- ne pas donner à boire ni à manger à la personne (éventuelle opération)

- ❗ Appeler immédiatement la Rega au 1414 ou la centrale sanitaire d'urgence au 144.

4^e degré

Symptômes

- carbonisation
- absence totale de douleurs
- insensibilité des parties lésées

Déclenchement de l'alarme

L'auto-guérison n'est plus possible, le traitement d'urgence dans un centre pour grands brûlés (Zurich ou Lausanne) est impératif.

Premiers secours

- NE PAS refroidir à l'eau (risque d'hypothermie)
- couvrir les plaies d'un pansement sec
- ne pas donner à boire ni à manger à la personne (éventuelle opération)

- ❗ Appeler immédiatement la Rega au 1414 ou la centrale sanitaire d'urgence au 144.



Nous avons créé cette montre en édition limitée en hommage à la Garde aérienne suisse de sauvetage Rega. Le second fuseau horaire salue sa disponibilité dans le monde entier, 24h/24.

Chez Oris, le dévouement extraordinaire est quelque chose que nous apprécions particulièrement.

#GoYourOwnWay



**GMT Rega
Limited Edition**

ORIS
HÖLSTEIN 1904

disponible dans les
magasins spécialisés

Shop Rega

Idées cadeaux et articles de fans pour la
saison d'été 2018

NOS
FAVORIS

NOUVEAU



1 Porte-cartes avec protection RFID 69.—

Protection contre l'usage frauduleux des cartes de crédit : ce portefeuille pratique protège contre le vol de données numériques en limitant fortement le signal radio RFID (Radio Frequency Identification).

Portefeuille compact / porte cartes de crédit – plus de dix cartes et quelques billets de banque. Les deux cartes les plus utilisées sont facilement accessibles à l'avant et à l'arrière. Il suffit de les glisser à l'aide du pouce.

- Couleur : noir
- Matériel : cuir
- Sept compartiments
- Capacité de plus de dix cartes et quelques billets de banque
- Fermeture : clip en acier inoxydable
- Dimensions : 90×70×10 mm (L×H×P)



2 Challenger 650 29.—

Aussi léger qu'une plume, en filigrane, avec détails : le modèle réduit (pas adapté au jeu) du nouvel avion-ambulance biréacteur Challenger 650 à l'échelle 1:100, 21 cm, en plastique (ABS).

Place du marché

Une palette colorée d'articles dans l'assortiment du shop d'été. De nombreux produits sont d'ores et déjà adaptés à la nouvelle parure de la Rega. Sur la place du marché, des articles de la Rega arborant son ancienne image sont encore disponibles – saisissez l'occasion « jusqu'à épuisement du stock ».

CLASSIQUE

34



- 3 « Travailler » de Victorinox 99.—**
au lieu de 112.—

Tout en un seul outil : couteau de poche, altimètre, thermomètre, baromètre. En plus : un étui en cuir véritable.



- 4 Alarme 1414 – Le jeu suisse de sauvetage 39.—** au lieu de 49.—

À l'aide des dés, les joueurs pilotent les hélicoptères de sauvetage, en mission pour porter l'assistance médicale aérienne nécessaire aux patients. Ils doivent atteindre rapidement les lieux de l'intervention avec les spécialistes et les moyens de sauvetage requis. Le premier joueur à remplir avec succès trois missions gagne la partie. Pour 2 à 4 joueurs de 8 à 99 ans.



5

- 5 Casque de vélo 99.—** au lieu de 119.—

uvex city i-vo S (52–57 cm).



6

- 6 Lunettes de ski uvex 99.—**
au lieu de 119.—

Les lunettes de ski uvex downhill 2000 protègent à 100% des rayons UV nocifs. Modèles hommes et femmes. Fabriquées en Allemagne.



7

- 7 AgustaWestland Da Vinci 19.—** au lieu de 29.—

Modèle réduit à l'échelle 1:43, métal.



8

- 8 Avion-ambulance Rega en bois 10.—** au lieu de 15.—



9

- 9 Memo Rega 30.—** au lieu de 39.—

40 paires de cartes avec de charmantes illustrations peintes à la main.

**Dernières
pièces :
saisissez votre
chance !**



10 Capcool 39.—

La haute protection UV (UPF 100+) de cette casquette noire protège votre cuir chevelu des dangers du rayonnement solaire. Confectionnée avec un tissu de qualité fabriqué en Suisse, elle bénéficie, grâce à ses technologies intégrées, d'un effet rafraîchissant, empêche l'accumulation de chaleur, résiste à l'eau et aux salissures. Ses éléments réfléchissants offrent une sécurité accrue dans l'obscurité.

- Couleur : noire
- Matériel : 92% polyamide, 8% élasthanne
- Taille standard adaptable à la circonférence de la tête
- Entretien : laver séparément à 40 °C (ne pas utiliser d'adoucissant)

► **Prévention** : protection anti-UV 100%, l'utilisation de Capcool comme couvre-chef est recommandée par des dermatologues.

NOUVEAU



11 Lunettes de soleil de sport 179.—

Lunettes de soleil de sport « TN Air » de marque suisse, avec verres interchangeables. Monture hightech en matériau de haute qualité, flexible et stable à la fois. Les verres de classe optique 1 (système TALT), sont incassables. Protection UV à 100% jusqu'à 400 nm. Ces lunettes pèsent seulement 26 grammes. Certification CE. Emballées dans une boîte protectrice, avec housse en microfibre et 4 paires de verre.

- Couleur : monture noire
- Quatre verres interchangeables :
 - Transparent (niveau 0, crépuscule)
 - Orange (niveau 1, temps ensoleillé)
 - Fumé (niveau 2, rayonnement solaire moyen)
 - Black revo (niveau 3, plage, neige, montagne)
- Housse de protection pour les verres
- Boîte avec boucle de ceinture et mousqueton
- Etui en microfibre

► **Plus d'informations** : www.tnsunglasses.ch



12 Sac à dos daypack 79.—

Le sac à dos sportif pour la journée est équipé d'un système de portage Airstripes et assure une aération suffisante dans le dos. Le compartiment principal peut contenir un classeur. Housse de pluie incluse.

- Couleurs : anthracite et rouge, avec bandes réfléchissantes
- Bretelles anatomiques et rembourrées
- Equipé de diverses poches
- Ceinture amovible
- Housse de pluie
- Matière : nylon et Super-Polytex 330D
- Volume : 25 litres
- Dimensions : 46 × 33 × 21 cm (H × L × P)



13 Trousse de toilette 29.—

Dépliez la trousse, suspendez-la à un crochet, et voilà : tous vos produits sont à portée de main ! Avec miroir. Noire.

- Dimensions fermée : 26 × 19 cm
- Longueur ouverte : 63 cm
- Matériau : nylon RipStop
- Poids : 218 g

Pour les plus jeunes fans de la Rega



15

15 Hélicoptère et avion-ambulance en peluche 10.—

Pour les plus petits, comme un jeu ou un câlin. La hauteur de l'hélicoptère de sauvetage est de 14 cm, celle de l'avion-ambulance de 9 cm; tous les deux font 24 cm de long.

16 Hélicoptère Rega en bois 15.—

Avec cet hélicoptère en bois d'érable, il y a de quoi s'amuser : formes arrondies, hélices maniables, roues fonctionnelles. Fabriqué par Hape Toys, correspond aux normes de sécurité européennes pour les jouets. Dimensions : 12,7×8,8×6,5 cm (L×H×P). Dès 10 mois.

16



17



CLASSIQUE

17 Globi livre et cahier de dessins Voir les prix sur le carnet de commande

Livre « Globi bei der Rettungsflugwacht », 99 pages (disponible en allemand uniquement). Cahier de dessins, 6 sujets à colorier, Dimensions 23×16 cm.

Carte de commande

Veillez remplir vos coordonnées au recto en lettres capitales, découper et envoyer dans une enveloppe affranchie.



No	Article	Prix (CHF)	Nombre	Ref.
1	Porte-cartes avec protection RFID	69.—	_____	90077
2	Challenger 650	29.—	_____	50020
Place du marché				
3	« Traveller » de Victorinox, au lieu de 112.—	99.—	_____	90002
4	Alarme 1414 - Le jeu suisse de sauvetage, au lieu de 49.—	39.—	_____	40034
5	Casque de vélo city i-vo, S, au lieu de 119.—	99.—	_____	70011
6	Lunettes de ski, modèle femmes, au lieu de 119.—	99.—	_____	90071
	Lunettes de ski, modèle hommes, au lieu de 119.—	99.—	_____	90072
7	AgustaWestland Da Vinci, au lieu de 29.—	19.—	_____	50006
8	Avion-ambulance Rega en bois, au lieu de 15.—	10.—	_____	40029
9	Memo Rega, au lieu de 39.—	30.—	_____	40013

No	Article	Prix (CHF)	Nombre	Ref.
10	Capcool	39.—	_____	30050
11	Lunettes de soleil de sport	179.—	_____	90075
12	Sac à dos daypack	79.—	_____	90076
13	Trousse de toilette	29.—	_____	90078
14	Trousse de secours plein air	89.—	_____	90080
Pour les plus jeunes fans de la Rega				
15	Hélicoptère en peluche	10.—	_____	50004
	Avion-ambulance en peluche	10.—	_____	50022
16	Hélicoptère Rega en bois	15.—	_____	40028
17	Livre Globi, allemand	20.—	_____	40002
	Cahier à colorier Globi, 6 sujets	4.—	_____	40001

Offre spéciale 20%

Montre-bracelet solaire noire « Commander », au lieu de 289.—	230.—	_____	60004
Montre-bracelet solaire rouge « Passenger », au lieu de 289.—	230.—	_____	60012

● Nouveau ● Bestseller ● Classique

Retrouvez plus d'articles de notre assortiment sur www.shop.rega.ch

BESTSELLER



14 Trousse de secours plein air 89.—

Articles de premiers secours pour les activités de plein air, sélectionnés par les médecins de la Rega. Matériel de première qualité (IVF-Hartmann) et produits innovants pour un traitement des plaies en milieu humide. Une fermeture éclair supplémentaire permet de créer un compartiment auxiliaire pour d'autres produits.

Contenu :

- Protection faciale pour bouche à bouche
- Carte pour l'extraction de tiques
- Lingettes désinfectantes pour les mains
- Lingettes nettoyantes pour plaies
- Gants en nitrile résistants à la déchirure
- Pansement spray imperméable 21,5 ml
- Etui de pansements
- Pansements pour écorchures et brûlures
- Pansements anti-ampoules
- Compresses stériles
- Bande de soutien refroidissante 6 cm x 4 m
- Bandage de maintien auto-adhésif 6 cm x 3 m
- Bande de gaze pour doigts 4 x 50 cm
- Sutures cutanées adhésives 6 x 76 mm
- Set ciseaux, pince à échardes et épingle de sûreté
- Ruban adhésif de fixation 2,5 cm x 5 m
- Couverture de survie en aluminium
- Boîte à médicaments
- Check-list premiers secours
- Dimensions extérieures : 20 x 13 x 6 cm (L x H x P)
- Poids : 595 g

Shop en ligne

Vous pouvez passer confortablement votre commande sur notre shop en ligne, 24 heures sur 24.

www.shop.rega.ch

Commander par téléphone ou par fax

Nous prenons également bien volontiers votre commande directement par téléphone à notre numéro Shop Rega.

Téléphone : **0848 514 514**

Fax : **0848 514 510**

Conditions de commande

- Nous livrons tous les articles dans la limite des stocks disponibles.
- Votre participation aux frais de port et d'emballage s'élève à CHF 8.80 pour toute livraison en Suisse.
- Les articles peuvent être retournés dans un délai de sept jours.

Les articles du Shop Rega sont de haute qualité et minutieusement sélectionnés pour notre clientèle. À l'achat d'un article, vous contribuez à soutenir la Rega dans sa mission : apporter, 365 jours par an, une assistance médicale aérienne d'urgence aux personnes en détresse.

Vous pouvez commander les articles sur notre shop en ligne www.shop.rega.ch ou nous retourner le formulaire rempli dans une enveloppe affranchie à l'adresse : Shop Rega, Case postale, 3076 Worb.

Expéditeur (en caractères d'imprimerie)

Madame Monsieur

Nom _____

Prénom _____

Rue _____

CP/Localité _____

Téléphone _____

N° donateur _____

Signature _____

Nous vous remercions de votre commande.

Urgence à l'étranger

La Rega n'intervient pas seulement en Suisse mais dans le monde entier. À l'étranger, vous pouvez également compter sur notre aide 24 heures sur 24.



Dans de nombreux cas, nos médecins-conseils peuvent d'ores et déjà vous aider par téléphone. Lorsque les clarifications médicales préconisent le rapatriement comme la meilleure solution pour le patient, nos chefs d'opération veillent à un retour en Suisse encadré de manière professionnelle à bord d'un avion-ambulance ou d'un avion de ligne.

À noter : la Rega ne fournit pas les premiers secours à l'étranger. En cas d'urgence, alertez en premier lieu un service de secours local, un médecin ou une clinique, puis la Rega.

► **Plus d'informations à ce sujet** sur www.repat.rega.ch

Numéros d'urgence

Depuis la Suisse **1414**
Depuis l'étranger **+41 333 333 333**

Service des donateurs

Questions sur l'affiliation
Depuis la Suisse **0844 834 844**
Depuis l'étranger **+41 44 654 32 22**

Lundi - vendredi
8h30 - 12h00, 13h00 - 16h30

Newsletter Rega

www.newsletter.rega.ch

Shop Rega

Depuis la Suisse **0848 514 514**
Site web **www.shop.rega.ch**

Informations générales

Centrale tél. **+41 44 654 33 11**
Site web **www.info.rega.ch**