

1414

Magazine des donateurs de la Garde aérienne suisse de sauvetage Numéro 73, novembre 2009

rega 

Reportage
Intervention en Chine

48 heures dans une
base Rega
« Presque une famille »

Dossier avalanches
Chaque minute compte





4 Dossier

48 heures « en famille »

Durant deux jours, l'équipage de la base hélicoptère de Dübendorf forme presque une famille : Chacun a ses tâches ménagères à accomplir.

9 Partenariat

Sur les domaines skiables, les patrouilleurs de pistes sont des partenaires essentiels pour la Rega. Premiers à intervenir en cas d'accident, ils prennent des décisions cruciales.

10 Au cœur d'une base

Wilderswil abrite la plus jeune base Rega de Suisse. Après un an et demi, il est temps de présenter plus précisément les activités variées de l'équipage.

12 Reportage

Cinq anges en Chine

Le jet ambulance de la Rega se retrouve en Chine suite à un accident de car sur la légendaire Route de la Soie. Cette mission peu ordinaire a marqué toutes les personnes embarquées dans l'aventure.

15 Portrait

Une comme les autres – témoignage de Fausta Gillis sur son travail dans un domaine masculin.

16 Dossier avalanches

Sauvetage sur un cône d'avalanche

Lorsqu'une personne est ensevelie sous la neige, chaque minute compte. Des sauveteurs professionnels apportent une assistance rapide au sol et par voie aérienne.

22 Rétrospective

Annabelle et Balthasar

Gabi Lämmli, enceinte de jumeaux et sur le point d'accoucher prématurément, traverse la Suisse d'une manière bien particulière.

26 Suisse romande

27 Invité

Le héros n'est pas toujours vainqueur

L'écrivain et essayiste Etienne Barilier revient sur le rôle des pilotes d'avion dans des situations limites.

28 Histoire

Suite à un raz-de-marée dévastateur aux Pays-Bas en 1953, la toute jeune Garde aérienne suisse de sauvetage effectue sa première mission hélicoptérée à l'étranger.

32 Prévention

Raquettes : équipement indispensable

0844 834 844

Le numéro d'appel des donatrices et donateurs

Pour joindre la Rega : voir page 24

Couverture :

Aéroport de Kashgar : Le jet de la Rega est surveillé en permanence par des soldats de la République populaire.

Conseil de fondation de la Rega :

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

Direction :

Ernst Kohler, président
 Roland Albrecht, Dr med. médecin-chef
 Andreas Lüthi, chef des finances

Impressum N° 73 / nov. 2009

**Magazine des donateurs
 de la Garde aérienne suisse
 de sauvetage (Rega)**

Parution semestrielle,
 Tirage : 1,561 million

Rédaction :

Sascha Hardegger
 Christian Trottmann
 Ariane Güngerich
 Maria Betschart
 Philipp Keller

Collaboration :

Walter Stünzi
 René Fritschi
 Kurt Winkler
 Robert Frey

Édition française :

CRS, Service de traduction, Berne

Photos :

M. Welti / R. Eberle (couverture, p. 12, 13)
 D. Boschung (p. 3, 10)
 Ch. Trottmann (p. 4-7, 25)
 Ch. Perret (p. 9)
 Ph. Keller (p. 15, 19, 22-25)
 D. Burger (p. 26)
 B. Kellenberger (p. 27)
 ZVG (p. 10, 11, 18, 19, 25, 28-29, 31, 32)

Direction de production :

tutto fatto, Zurich

Graphisme :

Alex Demarmels, Thalwil

Éditeur :

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

Litho : Sota AG, Zurich

Impression : Weber Benteli, Bienne

Publicité : Kretz AG, 8706 Feldmeilen

Reproduction : avec indication
 des sources



Ernst Kohler

Chère donatrice, cher donateur,

*Pour la Rega, l'année 2009 a été marquée par l'entrée en scène du nouvel hélicoptère de montagne AgustaWestland **Da Vinci**. L'acquisition de onze de ces appareils ultramodernes constitue un énorme défi : à la complexité des systèmes techniques et des calendriers s'ajoutent les problèmes de dernière minute. Pour l'heure, le pari est réussi. Cette édition relate les étapes à franchir avant que le nouveau fleuron de notre flotte ne décolle pour sa première mission.*

*Cela étant, il faut plus qu'un hélicoptère et un équipage bien formé pour apporter une aide médicale rapide et efficace sur les lieux d'un accident. Savez-vous combien d'intervenants sont mobilisés dans le cadre d'une opération de sauvetage suite à une **avalanche** ? Avez-vous la maîtrise technique, l'équipement et le savoir nécessaire pour localiser et secourir des personnes ensevelies sous les masses de neige ? Connaissez-vous le rôle déterminant du facteur temps ? Autant d'informations que vous trouverez dans ce numéro, en plus des recommandations de l'Institut fédéral pour l'étude de la neige et des avalanches sur les mesures à prendre pour éviter de mettre sa vie en péril.*

*Nous vous invitons également à jeter un coup d'œil derrière les **coulisses d'une base Rega** et à suivre, tout au long d'un week-end, un équipage prêt à intervenir au moment décisif. Lisez aussi le récit du rapatriement en jet ambulance de quatre touristes victimes d'un accident de car sur la Route de la Soie.*

*« 1414 » se fait l'écho de destins et d'émotions, de prouesses médicales et techniques, d'exigences posées à l'être humain comme au matériel. Avant tout, il nous tient à cœur de vous présenter le pourquoi et le comment de notre action. Lisez, et **jugez par vous-même** de l'usage que nous faisons de votre contribution.*

Ernst Kohler
 Président de la direction



Adrian Ferrari

- Fonction : sauveteur professionnel
- Age : 47 ans
- A la Rega depuis 1991
- Interventions : 3000

Michèle Thönen

- Fonction : médecin urgentiste
- Age : 32 ans
- A la Rega depuis 2009
- Interventions : 100

Kurt Wichser

- Fonction : pilote
- Age : 49 ans
- A la Rega depuis 1994
- Interventions : 3700

48 heures « en famille »

Trois personnes, une mission. Pendant deux jours, les membres d'équipage de la base hélicoptère zurichoise forment presque une famille. Ils partagent joies et peines, cuisinent et mangent ensemble et sont au service des patients 24 heures sur 24.

7 h 30. Changement d'équipe. Pour les 48 heures à venir, les interventions de la base zurichoise de Dübendorf, Rega 1, seront assurées par Kurt Wichser, Adrian Ferrari et Michèle Thönen. Mais avant la première alarme, le médecin accomplit sa part de tâches ménagères : draps et draps-housses, combinaisons d'intervention, les corbeilles de linge sale de la semaine sont pleines. Il faudra bien faire tourner trois machines pour que tout soit à nouveau propre et utilisable. Une fois par semaine, chacun des membres de l'équipe assume une tâche domestique – comme à la maison. Aujourd'hui samedi, c'est jour de lessive à Dübendorf. Pour l'instant, le brouillard est épais, mais la météo prévoit soleil et chaleur, jusqu'à 27 degrés.

Du linge propre : Le médecin Michèle Thönen sort des armoires combinaisons d'intervention, draps et serviettes propres.



Ménage et interventions

Michèle Thönen, 32 ans, est médecin-assistante à l'Hôpital universitaire de Zurich. Elle vole durant six mois à bord de l'hélicoptère à croix rouge pour prendre soin des blessés sur le lieu de

l'accident avec le sauveteur professionnel Adrian Ferrari. Mais à ce poste, on ne sollicite pas seulement ses qualités de médecin, elle doit aussi – comme tous les membres de la base – assumer sa part de travail domestique. Ainsi, ce week-end, elle est chargée de la lessive et des repas pour l'équipe de piquet. « Ce soir, ce sera grillades, salade et pain. » Ses deux coéquipiers se réjouissent de la soirée, qui promet d'être sympathique. Le pilote Kurt Wichser, en ce moment au bureau, relève les dernières informations météo et se renseigne sur les événements spéciaux dans l'espace aérien. Une démonstration de la Patrouille suisse, par exemple, a lieu sur l'ancien aérodrome militaire de Mollis – la prudence est donc de mise dans la région. Une fois cette partie professionnelle gérée, il doit lui aussi intégrer dans sa journée des occupations ménagères : à son programme, nettoyage du réfrigérateur et vider les poubelles.

Ces tâches sont bien sûr glissées ça et là, « quand on peut », car il est bien entendu que la priorité va aux patients. Le nettoyage du cockpit fait aussi partie des multiples activités quotidiennes. Dehors, Adrian Ferrari s'affaire autour du réservoir de 30 000 litres de kérosène. « Tous les samedis, il faut vérifier s'il n'y a pas d'eau ou de saletés au fond, ce qui pourrait avoir des conséquences désastreuses en vol », explique-t-il. Collaborateur de la Rega depuis près de 20 ans, il dirige la base de Dübendorf depuis 2002. Même si, à la fois mécanicien sur hélicoptère et sauveteur professionnel, il connaît les multiples facettes de son travail, cela ne l'empêche pas d'être sans cesse surpris et de vivre des moments émotionnels forts.

Un stress maîtrisé

Café, croissants et pain, l'essentiel d'un parfait petit-déjeuner est là. L'équipage doit prendre des forces car, à cette heure-ci, personne ne sait de quoi le week-end sera fait. L'odeur du café



remplit l'atmosphère, promesse d'un agréable moment – qu'il faudra cependant remettre à plus tard ! En effet, le téléphone a sonné. C'est le médecin qui prend l'appel : il s'agit d'une intervention d'urgence à Schaffhouse. Des lésions pulmonaires se sont aggravées chez un jeune accidenté de la route, qui avait été pris en charge par l'Hôpital cantonal de Schaffhouse. La mission de Rega 1 consiste à le transférer sans délai à l'Hôpital cantonal de Winterthour.

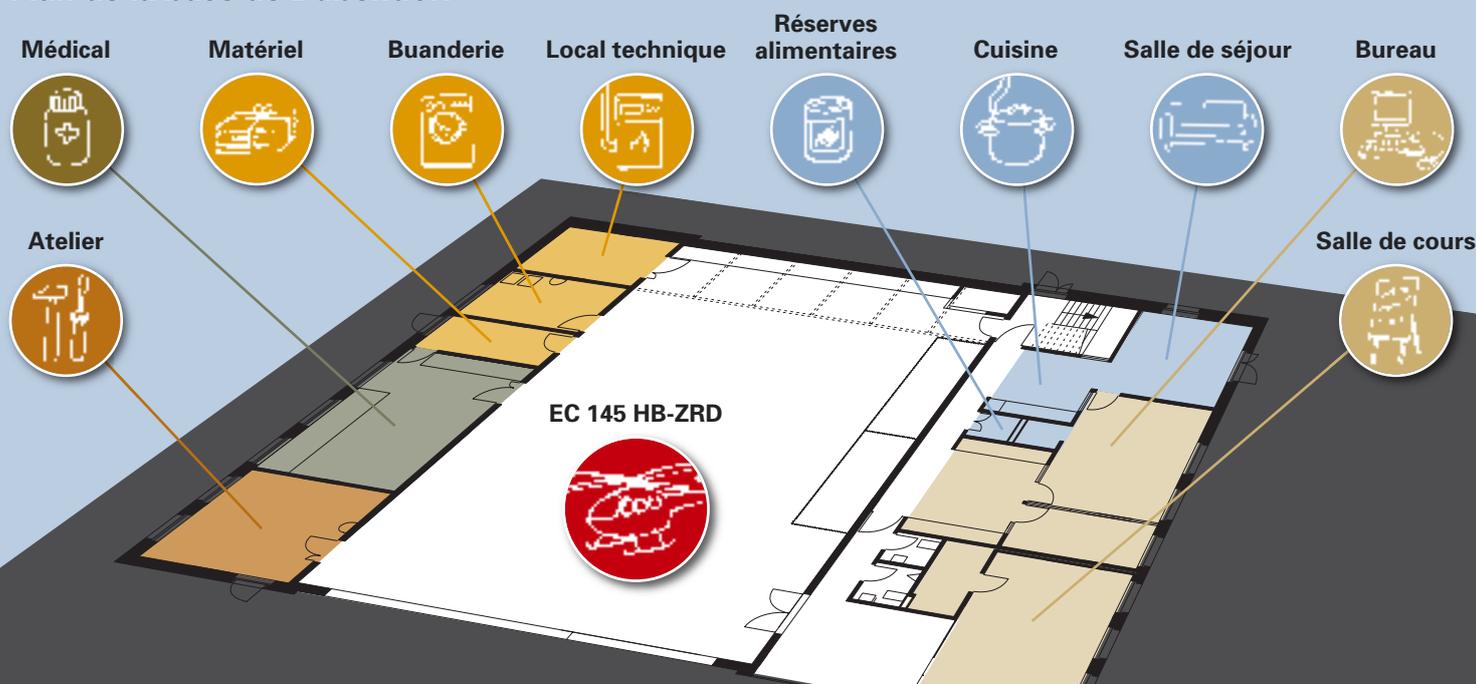
Tout se déroule à la vitesse de l'éclair, sans pourtant que la moindre once de stress ne soit perceptible. Combinaison fermée, le pilote est déjà installé dans le cockpit et passe méthodiquement en revue sa check-list. Très concentrée, Michèle Thönen grimpe elle aussi dans l'hélicoptère, son « Beauty case » sous le bras. « Beauty case » est le petit nom donné à la trousse jaune qui contient les médicaments d'urgence dans des seringues

Bonne visibilité : Parmi les tâches quotidiennes de Kurt Wichser figure le nettoyage de la vitre de l'hélicoptère.



Compagne indispensable : La trousse de secours – de son petit nom « Beauty case » – ne saurait manquer.

Plan de la base de Dübendorf



déjà prêtes, notamment pour la thérapie circulatoire et les intubations. Dernier à monter à bord, le sauveteur professionnel est chargé de surveiller l'appareil de l'extérieur durant la procédure de démarrage des moteurs. Il s'assied ensuite sur le siège du copilote et, à 9 h 34 – quelques minutes seulement après l'appel –, la machine décolle de la base de Dübendorf pour se poser bientôt sur le toit de l'Hôpital de Schaffhouse. Là, chacun remplit un rôle bien défini : le pilote inscrit les données personnelles du patient, tandis que le médecin le prend en charge et que le sauveteur professionnel prépare le brancard et les appareils techniques qui seront utilisés pendant le vol. L'ambiance aux soins intensifs est bonne, on se connaît bien. Le transfert du patient sous narcose vers Winterthur se déroule comme prévu et, à 11 h 23, l'hélicoptère de sauvetage est de retour à la base.



Prendre un bon départ :
Adrian Ferrari contrôle les moteurs.

Café refroidi

Le réfrigérateur est plein, mais personne n'a vraiment envie de cuisiner. On appelle donc Pizza-Express. Michèle Thönen s'occupe de la commande : « 1 fois pizza del nostromo, 1 fois Napoli avec peu de câpres et 1 fois tagliatelles au beurre. »

Pendant ce temps, le pilote Kurt Wichser saisit tous les détails de l'intervention dans l'ordinateur relié à la Centrale de Zurich-Kloten. Grâce à cette connexion, les collaborateurs de l'administration y trouvent toutes les informations dont ils ont besoin, notamment les données du patient, le déroulement de l'accident, etc. Au moment où l'alarme est déclenchée, le temps manque pour enregistrer ces éléments. En général, il faut faire vite, des vies sont en jeu. L'emplacement exact de l'accident et le type de blessures sont les données qui doivent être communiquées en priorité, car elles déterminent la base qui sera alertée. On sonne : le livreur de pizzas se tient déjà devant la porte d'entrée,



équipée d'une vidéosurveillance. Les membres de l'équipage n'ont pas fini de compléter le matériel médical et technique après l'intervention. Ils doivent remplacer les bouteilles d'oxygène vides, renouveler les filtres à bactéries et contrôler la cabine – des tâches à accomplir sans attendre, car l'hélicoptère doit être prêt à repartir immédiatement pour une nouvelle mission. Et personne ne sait quand retentira le prochain appel radio.

La table est mise, la pizza et les pâtes sont délicieuses. « Rega 1, de centrale d'intervention ? Rega 1 : accident de vélo, une fillette de 6 ans blessée à Schlatt, canton de Thurgovie. » Chaque base est désignée par sa localisation, mais aussi par un numéro. Rega 1 est la dénomination radio de la base zurichoise. Le café est laissé en plan. Comme pour le ménage, chacun sait exactement ce qu'il a à faire, les tâches sont bien réparties. Pour les interventions pédiatriques, les choses sont cependant un peu différentes : le médecin embarque sa check-list dans l'hélicoptère et, en cours de vol, calcule à l'aide d'une tablelle les dosages de médicaments pour un enfant. Quelques instants plus tard, l'appareil survole déjà le lieu de l'accident, où les ambulanciers sont en train de donner les premiers soins à la fillette, blessée à la tête.

L'hélicoptère de sauvetage atterrit dans un champ juste à côté. Les parents ainsi que les frères et sœurs attendent près de l'ambulance, très inquiets. A l'intérieur, on prépare la petite pour son vol vers Zurich. Arrivé à l'hôpital pédiatrique, l'équipage de la Rega se presse avec le brancard vers la salle de déchoquage. D'un langage court et professionnel, la frêle Michèle Thönen

Travail d'équipe :
Michèle Thönen, médecin,
et Adrian Ferrari, ambulancier,
transfèrent le patient.



Autonomes :
Dans la cuisine de la base,
les membres d'équipage préparent
eux-mêmes leurs repas.

communiqué à l'équipe des urgences le déroulement de l'accident. Pendant ce temps, Adrian Ferrari prend avec calme les mesures nécessaires pour transférer la blessée sur le brancard de l'hôpital alors que le pilote transmet les données personnelles en vue de l'admission.

Le calme avant la tempête

La journée leur réserve encore deux sorties : ils se portent d'abord au secours d'une dame âgée tombée suite à un arrêt cardiocirculatoire, puis d'une autre femme victime d'un malaise durant une promenade à Kaiseraugst (AG). Dans les deux cas, les services de sauvetage au sol sont déjà sur place. Dès l'arrivée de l'hélicoptère, les patientes sont confiées à Michèle Thönen et Adrian Ferrari, qui travaillent main dans la main. Et si c'est bien le médecin qui porte la responsabilité des soins, elle apprécie néanmoins la longue expérience de son coéquipier.

Cinq interventions pour la base de Zurich en ce samedi – cela correspond à la moyenne d'un jour de juillet. Il est maintenant dix heures du soir. Aubergines, courgettes et saucisses préparées avec amour par le pilote et le médecin, les cuisiniers du jour, sont placées sur le gril sous la haute surveillance du chef de base Adrian Ferrari. L'ambiance à table ressemble à celle que l'on rencontre dans toutes les familles, où l'on repasse les événements de la journée.

Vers minuit, ils vont se coucher, tout en sachant qu'ils sont susceptibles d'être réveillés à n'importe quel moment par une urgence. Les quatre chambres à disposition sont simples. Dans chacune d'elles, un téléphone sur la table de chevet reçoit les appels de la nuit. Mais cette fois-ci, tout est calme – du moins jusqu'à 5 h du matin, où la centrale d'intervention les sollicite pour une mission d'un genre particulier. Le pilote Wichser transmet avec concision les premières

données qui lui sont parvenues : naissance de jumeaux sur l'autoroute. L'hélicoptère est sorti du hangar et décolle très vite pour un vol de trois minutes à peine. Du ciel, on voit l'ambulance et les voitures de police sur l'autoroute A1, partiellement fermée à la circulation à la hauteur de Wallisellen (ZH).

Dès que l'hélicoptère s'est posé, le médecin court vers l'ambulance. S'y trouve une jeune femme qui venait de donner naissance, à l'arrière de sa voiture, à des jumeaux en parfaite santé. Inutile de dire que cet événement a fait sensation, non seulement dans la famille des bébés, mais aussi dans les médias.

Passage de témoin

Après ce réveil matinal, le dimanche se déroule plutôt tranquillement sur la base de Dübendorf. Les travaux ménagers sont achevés, la nouvelle semaine peut démarrer. Peu avant 18 h, Michèle Thönen appelle les différents hôpitaux où elle a transféré des patients pour s'enquérir de leur état de santé et apprendre ainsi si son diagnostic préclinique s'est confirmé. Cela lui permet d'étendre ses connaissances en vue des prochaines interventions.

Aucun appel ne vient troubler la nuit du dimanche au lundi. A 7 h 30, le passage du témoin a lieu après 48 heures de garde. Une nouvelle équipe de trois personnes sur les huit collaborateurs que compte la base est prête à prendre le relais pour porter secours à des personnes en détresse. Ils vont eux aussi constituer « presque une famille » pour les deux jours à venir.

Christian Trottmann



Naissance expresse de jumeaux : Sur l'autoroute A1, une femme met au monde deux enfants.

Sauveteurs professionnels à ski

Patrouilleurs de pistes : un rôle d'éclaireur

En cas d'accident sur les pistes de ski, ils interviennent rapidement, sécurisent le lieu du drame, prodiguent les premiers soins et appellent l'hélicoptère de sauvetage si nécessaire. Les patrouilleurs de pistes sont des partenaires indispensables pour la Rega.

Le skieur est allongé à 10 mètres en aval de la piste avec les skis coincés dans la haute neige. Il est pâle et tremble. Alors qu'il descendait à vive allure, l'homme de 120 kg a dû éviter une femme qui avait chuté. En tombant, il s'est déboîté l'épaule.

Intervention du service des pistes

L'alerte est donnée à la station de base. Quelques minutes plus tard, deux patrouilleurs du domaine skiable sont auprès de la personne accidentée. Equipés d'une luge de sauvetage et de matériel médical, ils tentent de déplacer le blessé, mais celui-ci crie au moindre mouvement. Les sauveteurs décident de faire venir un hélicoptère et appellent la Rega par radio.

Médicaments et force musculaire

Le médecin de la Rega commence par calmer la douleur du patient qui sera transféré sans tarder à l'hôpital. Pour ce faire, il faut le transporter en civière jusqu'à l'hélicoptère en amont. Il est important d'agir promptement tout en ménageant le patient. Les patrouilleurs de piste, le médecin, la sauveteuse professionnelle et le pilote agissent de concert et transpirent malgré le froid pour franchir ces

10 mètres presque à pic. Ils enfoncent dans la neige jusqu'aux hanches et n'avancent que de quelques centimètres à la fois. Dans ce type de situation, chacun dépend des autres. Une fois en haut, tout va très vite. Même si le sauvetage a été ardu, on parlera plus tard d'une « intervention de routine ». En l'espace de cinq minutes, l'hélicoptère arrive à l'hôpital. Pour une opération aussi rapide, il a fallu le concours de tous.

L'hélicoptère : un dernier recours

Dans la plupart des cas, les pisteurs secouristes, engagés par les entreprises de remontées mécaniques et formés notamment par la Rega, doivent gérer l'accident seuls. Le fait que la Rega n'intervient que pour 1 à 2 % des accidents de sports d'hiver montre que le travail quotidien est assuré par les patrouilleurs de pistes au sol. Lors d'un accident, ils sont les premiers sur place et peuvent évaluer la situation. Ils sécurisent la zone d'atterrissage pour l'hélicoptère et quittent le lieu du drame en derniers. Pour la Rega, ils sont des partenaires fiables qui l'assistent avec compétence. Cette collaboration efficace a déjà fait ses preuves des centaines de fois et permis de sauver de nombreux amateurs de sports d'hiver.

Walter Stünzi

**Rapides, expérimentés et connaissant les lieux :
Sans les patrouilleurs de pistes, la Rega ne pourrait pas
intervenir sur les domaines skiables.**





Toujours sur la brèche :
L'équipage de la base Rega
de Wilderswil devant l'AW Da Vinci
et l'Agusta A 109 K2.



Atterrissage avec la roue de proue :
L'AW Da Vinci en mission au
Faulhorn (BE).



Agusta A 109 K2 :
Opération d'évacuation
à l'Eiger (BE).

Wilderswil : « Rega 10 » vole depuis 38 ans

Une base de montagne polyvalente

La Rega dispose d'une base à Wilderswil, dans l'Oberland bernois, terre de prédilection des alpinistes, touristes et aventuriers de tous bords et toutes nationalités. Au pied ou au sommet de l'Eiger, du Mönch et de la Jungfrau, ou dans les nombreuses vallées de ce haut lieu du tourisme, pilotes, sauveteurs professionnels et médecins de la Rega sont appelés à mener des opérations particulièrement délicates.

Les sports d'hiver et le tourisme de montagne donnent fort à faire à l'équipage Rega de la base de Wilderswil. Car lorsque le plaisir et l'euphorie liés à la pratique d'une activité sportive se transforment soudain en douleur et désespoir, un sauvetage par hélicoptère est souvent inévitable.

La base de Wilderswil

Le 10 mai 2008, l'équipage Rega de l'Oberland bernois a investi les locaux de sa nouvelle base, désormais installée à Wilderswil. Plus d'un an après, Heinz Segessenmann, chef de base et pilote, dresse un bilan éminemment positif. La base se dresse sur l'ancien aérodrome militaire d'Interlaken, son lieu d'origine. C'est en effet ici, en 1971, que la Rega a mis en service le pre-

mier hélicoptère de sauvetage affecté à cette région alpine. A l'époque, les opérations étaient menées avec la société Helikopter AG (Bohag). A partir de 1982, la Rega et la Bohag opèrent depuis l'héliport de Gsteigwiler. Une dizaine d'années plus tard, la Rega reprend tous les vols de sauvetage. Le manque de place conduit aux premiers projets de réaménagement dès 1992, puis à la construction de la nouvelle base en février 2007.

Différents types d'intervention selon les saisons

La base de Wilderswil assure des opérations difficiles liées au tourisme de montagne. Son activité est marquée par de fortes variations saison-



Adolf Ogi :

« La Rega m'a délivré de mes frayeurs du dimanche soir »

« La Rega est une formidable conquête du 20^e siècle. Dans mon enfance, elle m'a délivré de mes frayeurs du dimanche soir. Pourquoi donc le petit garçon que j'étais alors et ma famille redoutions-nous tant ce jour-là ? En dehors de ses autres activités, mon père, auquel je vouais une profonde admiration, était guide de montagne. Dans l'Oberland bernois des années 50, la plupart des accidents de montagne se produisaient à la Blümlisalp. Le dimanche soir, lorsque la sonnerie du téléphone retentissait à la maison, nous savions que notre père allait être appelé à rejoindre la colonne de sauvetage du CAS pour partir à la recherche d'alpinistes égarés, et nous tremblions pour lui, dimanche après dimanche. Puis il y a eu la Rega ! A partir de ce jour, mon père n'a plus été sollicité, et j'ai été libéré de ma peur. Aujourd'hui encore, je suis heureux que l'idée de la Rega ait pu se concrétiser au milieu du siècle dernier ! »



Adolf Ogi, ancien Conseiller fédéral et Conseiller spécial du Secrétaire général de l'ONU pour le sport au service du développement et de la paix

nières : 30% des interventions concernent les sports d'hiver. Les maxima sont enregistrés de décembre à mars et de juillet à août.

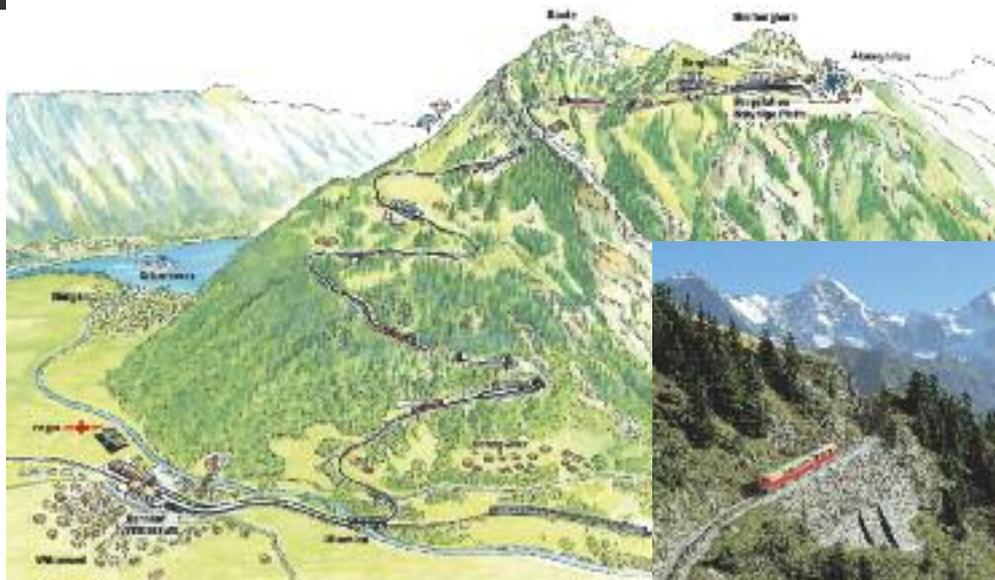
L'équipage de jour, composé d'un médecin, d'un sauveteur professionnel et d'un pilote, intervient aussi en plaine et en région francophone. La base mène en outre des opérations requérant des équipements spéciaux : longline pour les sauvetages en terrain accidenté, matériel destiné à l'évacuation de personnes bloquées dans un téléphérique ou sur un télésiège, voire le système de langage d'eau pour lutter contre les feux de forêt.

Les spécialistes chargés de ces missions ont besoin d'un entraînement poussé. C'est pourquoi la base effectue régulièrement des formations pointues.

Sous les feux de la rampe

La base de Wilderswil participe régulièrement à l'organisation de grandes manifestations, auxquelles Interlaken offre un cadre tout indiqué. En 2002, la Rega y fêtait ses 50 ans d'existence dans l'Oberland bernois. La même année, la base a accueilli le Congrès international Airmed, qui a rassemblé plus de 600 experts et de nombreux exposants. Elle s'est souvent trouvée sous les feux de la rampe, par exemple lors d'émissions réalisées par la télévision suisse alémanique. Cette année, lors des Journées portes ouvertes fin août, le public a découvert le nouvel hélicoptère de sauvetage AW Da Vinci. Cet appareil, qui satisfait aux plus hautes exigences en matière d'équipement médical et d'aptitude au vol en montagne, remplacera l'Agusta A 109 K2 au printemps 2010.

Ariane Güngerich



Un panorama époustoufflant et un petit train romantique

Schynige Platte – la montagne de la base Rega de Wilderswil

Partant de Wilderswil, un charmant petit train à crémaillère permet de rejoindre la Schynige Platte. La ligne conduit directement à l'hôtel de montagne du même nom, simple mais fort accueillant. A bord de ce train historique qui sent encore le fer et le bois, les passagers bénéficient d'une vue exceptionnelle sur la célèbre triade des Alpes bernoises, l'Eiger, le Mönch et la Jungfrau.

Jardin alpin et magnifiques randonnées

A ne pas manquer, le jardin botanique alpin. Une équipe de cinq spécialistes s'occupe de ce jardin à vocation scientifique, qui abrite environ 600 espèces végétales des Alpes suisses. Schynige Platte est aussi le point de départ de magnifiques randonnées. Un circuit panoramique d'environ une heure et demie conduit à l'Oberberghorn par un chemin facile, puis permet de rejoindre le jardin botanique à travers de verts pâturages. Cet itinéraire est particulièrement indiqué aux familles. La randonnée qui mène au Faulhorn, puis au First, est un peu plus exigeante. Le retour à Wilderswil s'effectue en télécabine jusqu'à Grindelwald, puis en train. La durée de cette randonnée est d'environ six heures.

Schynige Platte spécial familles : deux enfants voyagent gratuitement !

Petits-enfants, filleuls ou enfants de la voisine, peu importe, en compagnie d'un adulte, deux enfants jusqu'à 15 ans voyagent gratuitement.

Infos : Chemins de fer de la Jungfrau, tél. 033 828 72 33, info@jungfrau.ch, www.jungfraubahnen.ch

Cinq anges en Chine

Ce n'est pas tous les jours qu'un avion-ambulance de la Rega s'envole pour la Chine. Mais en ce 16 mai 2009, la mission est claire : il s'agit de rapatrier quatre personnes blessées dans un accident de car survenu sur la Route de la Soie.



Peur de la grippe A (H1N1) : L'extérieur et l'intérieur de l'avion sont désinfectés et la température des membres d'équipage vérifiée.

Près de Kashgar, sur la légendaire Route de la Soie entre la Chine et le Tadjikistan, à près de 5500 km de la Suisse : le chauffeur d'un minibus perd le contrôle de son véhicule dans un virage. L'impact est violent. A bord, quatre touristes accompagnés de leur guide suisse. Tous sont blessés.

Un thermomètre contre la grippe A (H1N1)

A peine l'ambassade suisse a-t-elle avisé la centrale d'intervention de la Rega que les préparatifs battent déjà leur plein à Zurich-Kloten. « Swiss Ambulance – you are cleared for take-off on runway 28 » : la tour de contrôle donne son feu vert au départ. En ce samedi 16 mai 2009, à 16h51, le jet ambulance de la Rega décolle et met le cap sur la Chine. Onze heures plus tard à peine, à 5h du matin heure locale, les cinq membres d'équipage atterrissent à l'aéroport de Kashgar, après une escale à Almaty, ancienne capitale kazakhe. Aussitôt, l'ordre fuse : « Défense de descendre de l'avion ! » Avant que quiconque ne puisse poser un pied sur le sol chinois, la cabine est passée au peigne fin et désinfectée. Pendant ce temps, la température de tous les passagers est contrôlée à l'aide d'un thermomètre infrarouge. Par ces mesures de précaution, les autorités entendent

empêcher que le redoutable virus A (H1N1) ne s'introduise dans le pays. « Je n'ai encore jamais vécu une chose pareille », constate, médusé, le copilote Marc Welti.

Trente mètres carrés pour dix personnes

Dimanche 17 mai. Après un court sommeil, la mission se poursuit. Regula Amiet et Yvonne Vollmeier, médecins de la Rega, Christine Wagner, infirmière, ainsi que Marc Welti et René Eberle, pilotes, découvrent l'hôpital. Les quatre blessés s'y partagent une salle d'environ 30 mètres carrés qui, en temps normal, abrite jusqu'à dix patients. « Quand nous avons pénétré dans la chambre, nous avons été accueillis comme des anges descendus du ciel », raconte René Eberle, le capitaine. Les patients suisses jouissent d'un certain nombre de privilèges. « Le personnel soignant s'est occupé de nous avec une extrême gentillesse et un interprète a été mis à notre disposition 24 heures sur 24 », explique Tonia Bischofberger, qui a eu l'avant-bras cassé lors de l'accident. Le guide est le plus atteint : outre une fracture au bras, il présente une accumulation de sang et d'air dans la cage thoracique. Les médecins assurent les derniers préparatifs à l'hôpital de Kashgar et le lendemain à l'aube, les



Aéroport de Kashgar : Transbordement des patients des ambulances chinoises au jet de la Rega.

Mao Zedong : Cette statue de 18 mètres et l'une des plus imposantes de Chine.



patients sont transportés à l'aéroport tout proche à bord de trois ambulances, sous escorte policière et militaire.

Depuis son atterrissage, le jet de la Rega est surveillé en permanence par des soldats de la République populaire. L'avion suisse est le seul appareil sur le tarmac de l'aéroport international de Kashgar. L'accident de car constitue un spectacle médiatique de premier ordre. Ainsi, à leur arrivée, patients et équipage sont accueillis par une foule nombreuse de représentants de la presse écrite, de la radio et de la télévision, qui s'appêtent à faire un compte rendu circonstancié de l'événement. Dans cette ville d'à peine 400 000 habitants, la visite suisse ne passe pas inaperçue.

Mission accomplie

Le lundi 18 mai à 19h15, le jet-ambulance atterrit à Zurich-Kloten avec, à son bord, les quatre patients rapatriés. La mission s'achève. Dans le hangar de la Rega, les blessés sont pris en charge par les services d'ambulance. Alors qu'elle descend avec précaution de l'avion, Tonia Bischofberger s'adresse une dernière fois à l'équipage : « Merci de nous avoir ramenés à la maison. »

Christian Trottmann

Une femme passionnée de technique et d'aviation

« Je me sens toute petite »

Au Centre Rega de Zurich-Kloten, les mécaniciens sur aéronefs assurent la maintenance des hélicoptères. Lors des contrôles de routine, ils passent au crible ces engins sophistiqués afin de dépister et réparer toute défaillance. Fausta Gillis fait partie de l'équipe chargée d'assurer le parfait état de marche des appareils.

Tout commença par une piqûre d'insecte sur un alpage. La victime était une fillette allergique au venin d'abeille, et son état imposa une aide médicale d'urgence. Sa camarade de classe, Fausta Gillis, alors âgée de douze ans, vit pour la première fois un hélicoptère de la Rega. Le virus de l'aviation la gagna immédiatement. Fascinée, elle suivit toute l'opération et sut, dès ce matin d'été, qu'elle se vouerait un jour à un métier en rapport avec les hélicoptères.

Peu de postes d'apprentissage

Aujourd'hui, Fausta Gillis travaille pour la Rega en tant que mécanicienne sur aéronefs. Cette jeune femme de 31 ans a d'abord suivi un apprentissage de mécanicienne en machines durant quatre ans, puis a accompli une formation de deux ans comme mécanicienne sur aéronefs. Entre-temps, la durée de ce cursus a été étendue à trois ans. La Rega est l'une des rares entreprises en Suisse à proposer ce type de formation spécialisée. Sa licence nationale en poche, Fausta Gillis a quitté la Rega, ainsi que le prévoyait son contrat d'apprentissage. Son embauche dans deux entreprises différentes lui a permis d'engranger de l'expérience avant de postuler en été 2008 à un poste mis au concours par son ancien centre de formation.

La jeune Zurichoise se réjouit : « J'éprouve un grand respect pour mes collègues qui exercent ce métier depuis dix ou vingt ans, voire plus. Ils bénéficient d'une expérience extraordinaire, alors que je me trouve au tout début de ma carrière. Je me sens toute petite ! » Onze mécaniciens sur aéronefs, rattachés à un chef d'équipe et à un inspecteur, sont affectés à la maintenance des hélicoptères. Treize autres mécaniciens sur aéronefs, intervenant en priorité comme sauveteurs professionnels sur les bases de la Rega, les épaulent dans leur tâche.

Un travail d'équipe

En général, l'inspection d'un hélicoptère selon une check-list mobilise une équipe de trois à cinq personnes. Chaque équipe est dirigée par

un contrôleur d'aéronefs. Chargé d'une mission de maintenance spécifique, celui-ci répartit les tâches et veille au respect du calendrier. Fausta Gillis apprécie le professionnalisme et l'amabilité de ses collègues, toujours disposés à l'aider. En marge de son travail, elle contribue volontiers à l'ambiance conviviale par son sens de l'humour.

Une fois les travaux d'entretien achevés, l'appareil est soumis à un examen au sol, puis à un vol de contrôle. Un pilote technique et deux mécaniciens sur aéronefs passent en revue tous les composants et systèmes : ils vérifient l'étanchéité des circuits (huile, carburant, circuit hydraulique), puis règlent les pressions, les températures et les vitesses selon les prescriptions du fabricant. Ils procèdent à l'équilibrage du rotor principal et du rotor de queue, tâche aussi cruciale que l'équilibrage des roues pour un mécanicien automobile. En vol, les rotors sont réglés de façon à tourner sans balourd.

Aujourd'hui, Fausta Gillis est déjà habilitée à prononcer l'autorisation de remise en service de l'Eurocopter EC 145. Elle tentera de décrocher les licences pour l'Agusta A 109 K2 et le nouvel AgustaWestland Da Vinci fin 2009. Sitôt en possession de ces deux derniers diplômes, elle assumera, au même titre que ses collègues, une partie des 365 jours de garde ; elle sera alors autorisée à délivrer les approbations de remise en service pour tous les appareils de la flotte.

Un métier peu courant

Fausta Gillis parle rarement de son métier avec ses amis. Durant ses loisirs, ses activités techniques se bornent en général à changer une ampoule ou à aider une amie à monter un meuble.

Dans le hangar de la Rega, il lui faut en revanche déployer chaque jour tout son savoir-faire. Et si les hélicoptères rouge et blanc sont aussi fiables, c'est grâce au formidable engagement des mécaniciens sur aéronefs.

Maria Betschart



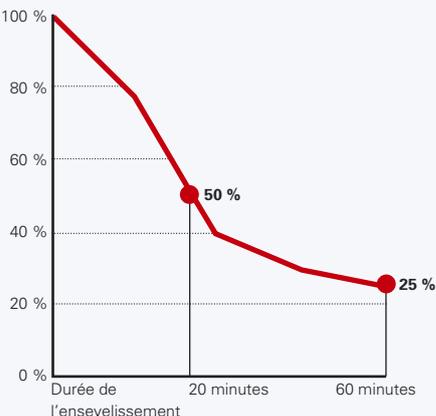
Un travail de précision : Fausta Gillis inspecte un Eurocopter EC 145 au Centre Rega de Zurich-Kloten.

Informations sur la formation de mécanicien sur aéronefs :
www.svfb.ch ou
www.berufskunde.com

Sauvetage sur un cône d'avalanche

Bien que dotés d'un équipement dernier cri, de nombreux adeptes de sports d'hiver sont victimes d'avalanches qui leur sont souvent fatales. Beaucoup meurent d'asphyxie : après 20 minutes, les chances de survie ne sont plus que de 50 %.

Chances de survie d'une personne complètement ensevelie



7 Soins aux patients

L'urgentiste réanime le patient et soigne les blessures et les symptômes d'hypothermie. Il est un des responsables de la sécurité sur le lieu d'intervention et s'occupe aussi des autres personnes présentes, en particulier des proches et des compagnons.

6 Recherche avec sonde/DVA

Sous les ordres du chef des opérations, les sauveteurs sont alignés épaule contre épaule et avancent au même rythme. A chaque pas, ils enfonce la sonde de trois mètres de longueur dans la neige à la recherche d'objets durs ou de personnes ensevelies. Le cône d'avalanche ou certaines parties de celui-ci sont ainsi sondés de manière systématique et minutieuse.

5 Recherche avec chiens d'avalanche

Après ou même pendant le vol de recherche, on fait intervenir les chiens d'avalanche. Conducteur et chien forment une équipe soudée. Des hélicoptères commerciaux d'entreprises partenaires de la Rega déposent les équipes cynophiles sur le cône d'avalanche. Le nombre d'équipes de sauvetage dépend de la taille de l'avalanche. Les chiens d'avalanche doivent avoir un flair excellent, être très dociles, faire preuve de zèle dans la recherche, avoir une bonne condition physique et réagir dès qu'on les appelle. Ils sont formés par le CAS. Vous trouverez d'autres informations sur le site www.alpinerettung.ch



Recherche fine

Alerte 1414



1

Recherche de camarades



2

Recherche grossière



3



4

Matériel de secours

L'équipement standard se compose d'un détecteur de victimes d'avalanche (DVA ou ARVA) de dernière génération, d'une pelle à neige robuste et d'une sonde. Pour le sauvetage efficace d'une personne complètement ensevelie, il faut avoir le recours à ces trois outils.

DVA – le détecteur de victimes d'avalanche

Aujourd'hui, les détecteurs les plus courants ont deux modes de fonctionnement : émetteur et récepteur (pour la recherche). Le DVA doit être porté près du corps et réglé sur le mode émetteur. En cas d'avalanche, les personnes qui n'ont pas été ensevelies mettent leur appareil sur le mode récepteur et cherchent à localiser le signal des victimes.



Recco

Recco est la marque d'un autre système de recherche de victimes d'avalanche, qui se compose d'un détecteur et de réflecteurs. Les réflecteurs fonctionnent sans pile et sont donc bon marché. Ils sont déjà intégrés dans près d'un cinquième des vêtements et équipements de sport d'hiver, ces derniers portant un signe distinctif.

Le détecteur est utilisé par la Rega et d'autres spécialistes.



1 Donner l'alerte

- Bien observer la descente de l'avalanche et les personnes prises dans la neige (point de disparition)
- Garder une vue d'ensemble et faire attention à sa propre sécurité
- Alarmer la Rega : 1414 ou passer par le canal Emergency (161.300 MHz avec un appel 5-tons)

2 Recherche de camarades

- Scruter le cône d'avalanche à la recherche d'un signal visuel ou auditif
- Régler le DVA sur le mode récepteur et localiser les personnes ensevelies

Là où le signal reçu est le plus fort, déterminer plus précisément l'emplacement des personnes ensevelies au moyen d'une sonde et commencer immédiatement à creuser à l'aide d'une pelle. Plus la recherche se déroule rapidement, plus les chances de survie des personnes ensevelies sont grandes (voir le graphique à gauche). Pour savoir comment utiliser un DVA de manière optimale, consulter les aide-mémoire du Club alpin suisse (CAS) : www.sac-cas.ch

3 4 Recherche avec hélicoptère de sauvetage

S'il existe la possibilité que des personnes soient ensevelies sous la neige, la Rega entreprend immédiatement un vol de recherche. Depuis les airs, l'équipage de la Rega bénéficie d'une bonne vue d'ensemble et peut localiser rapidement et efficacement des signaux. Habituellement, le cône d'avalanche est d'abord survolé avec une antenne percevant les signaux DVA, puis avec un détecteur de signaux Recco (dessin n° 4)

Obstacles aériens

Les installations à câble représentent un grand danger pour les hélicoptères de sauvetage de la Rega, les hélicoptères de transport commercial et les parapentes. La Rega et l'armée appellent les propriétaires des installations qui ne sont plus utilisées à contacter la base Rega la plus proche ou à composer le 1414.

Dans le cadre de l'opération « Remove », des spécialistes de l'armée et des partenaires civils assurent le démontage et l'élimination gratuits des obstacles aériens, en particulier des câbles.



Prévention des intoxications

Le site Internet du Centre suisse d'information toxicologique fournit les renseignements indispensables pour prévenir les cas d'empoisonnement, notamment par le biais du jeu en ligne « Toxli » destiné aux jeunes enfants (Flash-player nécessaire). Parmi les informations en ligne, vous trouvez par exemple les listes des plantes toxiques ou inoffensives, des réponses aux questions usuelles tout comme la possibilité de commande de dépliants (mesure de sécurité pour les enfants vis-à-vis des médicaments, présentation des serpents indigènes, etc.). Service d'urgence 24h sur 24 : Tel. 145, www.toxi.ch



Seules quelques aiguilles d'if peuvent causer des vomissements, des crampes abdominales, une baisse de la pression artérielle ou un pouls élevé.

Où rencontrer la Rega ?

Pour connaître les salons/foires et manifestations auxquels participe la Rega, consultez notre site www.expo.rega.ch

Nouvelle base de Lausanne : premier décollage

Moins d'une année après la pose de la première pierre, la Rega effectue en ce début novembre 2009 sa première mission à partir de sa nouvelle base lausannoise. Adapté aux besoins des équipages sur place 24h/24, le nouveau bâtiment se veut avant tout moderne et fonctionnel. La base réintègre par la même occasion le périmètre de l'aéroport de la Blécherette. Un riche programme d'animation attend les donateurs de la Rega et adeptes des sauvetages hélicoptérés lors de la journée Portes ouvertes fixée au printemps 2010.

Cette nouvelle base comprend un bâtiment de 915 m² et un tarmac de 500 m². Elle se situe en bordure de piste de l'aéroport de la Blécherette, à une distance de 550 mètres de la base actuelle. Le déménagement répond notamment à la demande de réaffectation du terrain par la Ville de Lausanne, parcelle mise gracieusement à disposition dès 1979. Cette nouvelle construction bénéficie d'infrastructures similaires aux autres bases Rega : « Construite selon un principe modulaire durable et autonome, le bâtiment permet aux équipages de travailler, de manger, de se reposer, bref d'y vivre » explique Laurent Racine, pilote.

30 ans d'activité au service de la Romandie

La base lausannoise fête à fin 2009 son 30^{ème} anniversaire : un âge respectable pour des locaux en service 7/7 et 24h/24. Le budget de plus de 4 millions alloué à ce projet par la Fondation de la Rega est donc le bienvenu. Quelles innovations pour la nouvelle base ? Elle bénéficie désormais d'une autonomie appréciable de 200 missions grâce à sa citerne de kérosène. Du point de vue écologique, le bâtiment dispose d'un système de chauffage à sondes géothermiques ainsi que d'un toit de verdure basé sur le principe de la végétation extensive.

A votre agenda ! Journée Portes ouvertes : samedi 17 avril 2010.

Visite des locaux, démonstration d'hélicoptère, présentation de la flotte de la Rega... mission découverte !

La nouvelle base de Lausanne en construction : La Rega retourne dans le périmètre de l'aéroport de la Blécherette.



Une base au cœur de l'action

2^{ème} base Rega la plus importante de Suisse après celle de Bâle, la base de Lausanne compte en moyenne quelque 1000 interventions annuelles. « Notre situation entre Berne et Genève, à l'aéroport de la Blécherette, est idéale. Nous sommes à proximité du Jura, des Préalpes, du Lac Léman et des grands axes autoroutiers, sans oublier la présence de l'Hôpital universitaire de Lausanne à 3 minutes de vol à peine » explique Werner Marty, chef de la base de Lausanne. Une situation stratégique pour le nouveau fleuron romand de la Rega !

Survol historique

- 1979** Signature de la convention de mise à disposition du terrain par Jean-Pascal Delamuraz, feu Syndic de Lausanne.
- 1981** Inauguration d'une base « en dur » permettant d'assurer une présence 24h/24 de l'équipage ; bâtiment provisoire devenu au fil des ans définitif.
- 1993** Privatisation de l'aéroport de la Blécherette et redéfinition du périmètre aéroportuaire. La base Rega n'est plus dans le périmètre.
- 2004** Demande de relocalisation de la base à l'intérieur du périmètre par la Ville de Lausanne : projet de nouvelle base Rega.
- 2006** Feu vert du Conseil de Fondation de la Rega au projet de nouvelle base.
- 2008** Approbation des plans par l'OFAC et le DETEC : début des travaux.
- 2009** Mise en service de la nouvelle base.

Question posée à la Rega

« Cela fait plusieurs années que je pratique le ski de randonnée et le ski hors-piste. Avec d'autres adeptes de ces sports, nous avons parlé récemment des avalanches. Quelqu'un a dit qu'il fallait si possible avertir la Rega de toutes les avalanches afin d'éviter les interventions inutiles des patrouilles de sauvetage. Quel est le bon comportement à adopter ? Doit-on alerter la Rega même lorsqu'une avalanche n'a enseveli personne ? Si oui, quel numéro faut-il appeler ? »



Peter Frick de Balzers/Liechtenstein



Monsieur,

Effectivement : tous les appels qui permettent à la Rega d'éviter des interventions inutiles sont les bienvenus. A condition toutefois que le moment et l'emplacement de l'incident soient bien précisés.

Prenons un exemple : un groupe de randonneurs à ski déclenche une avalanche qui ne fait aucune victime. Si ces personnes annoncent l'incident à notre centrale d'intervention (au numéro 1414) en précisant le lieu et l'heure exacts, les chefs d'opération sauront qu'il n'est pas nécessaire d'entreprendre des recherches même si des tiers donnent l'alerte ultérieurement. Il en est de même pour d'autres situations. Il arrive que des promeneurs observent la « chute » d'un parapente dans une forêt et avertissent la Rega. Peut-être le pilote a-t-il pu s'en sortir par lui-même ou n'a-t-il pas été blessé. Un appel du pilote ou d'une personne témoin de l'incident nous est alors très utile. Mais attention : la Rega doit pouvoir se fier totalement aux informations qui lui sont fournies. La personne qui « met fin à l'alerte » doit donc être absolument sûre des faits. Si c'est le cas, son geste aura permis d'éviter le déploiement inutile des forces de sauvetage.

Meilleures salutations.

Robert Frey

Responsable de la centrale d'intervention

Avalanche

Donner l'alerte : check-list

Appeler la Rega au 1414 ou alerter la centrale d'intervention à l'aide d'une radio (161.300 MHz) et d'un appel 5-tons

Lors d'une avalanche, la centrale d'intervention de la Rega vous posera les questions suivantes :

Où l'accident s'est-il produit ?

- › Coordonnées nationales suisses, données p.ex. par un GPS
- › Altitude
- › Localité la plus proche et/ou nom du lieu-dit sur la carte topographique

Qui est joignable sur place et à quel numéro ?

- › Nom et numéro de téléphone

Que s'est-il passé exactement ?

- › Comment s'est produit l'accident ?
- › Qu'avez-vous vu ?

Combien de personnes sont concernées ?

- › Nombre de personnes impliquées ?

A quel point les personnes sont-elles ensevelies ou blessées ?

- › Personnes totalement ensevelies sous l'avalanche ?
- › Personnes partiellement ensevelies ?
- › Types de blessures ?
- › Victimes indemnes ?

Ces personnes portent-elles un détecteur de victimes d'avalanche (DVA/ARVA) ?

- › p. ex. Barryvox, Tracker, Pieps, etc.

Quelle est la situation sur place ?

- › Possibilité d'atterrir avec un hélicoptère ?
- › Présence d'obstacles (câbles, lignes à haute tension, antennes, etc.) ?

Quelles sont les conditions météorologiques sur place ?

- › Visibilité ?
- › Nébulosité ?
- › Brouillard ?
- › Chutes de neige ?
- › Pluie ?

Dès les premières questions, la centrale d'intervention de la Rega déploie les secours adéquats (hélicoptère de sauvetage, spécialistes CAS du sauvetage avec des chiens d'avalanche, etc.).

Autres conseils de sécurité et astuces

- Commencez à rechercher vos camarades dès que possible (bien écouter, bien observer, DVA).
- Occupez-vous des victimes retrouvées et apportez-leur les premiers secours. Pour toute question, adressez-vous à la centrale d'intervention de la Rega.
- Si votre téléphone portable ou votre radio dispose d'une mauvaise couverture réseau, n'hésitez pas à vous déplacer.

REGA SPÉCIAL KIDS

Jeu des dix erreurs

Dans le hangar, l'hélicoptère de la Rega est prêt au décollage. Lors du dernier vol, le médecin, le pilote et le sauveteur professionnel ont utilisé du matériel pour soigner un patient, matériel qu'il faut immédiatement remplacer par du neuf. La prochaine alerte peut survenir à tout moment et l'équipage doit être prêt à intervenir 24 heures sur 24.

« Joggi », notre dessinateur, a fait dix erreurs en recopiant ce dessin. A toi de les repérer !



© Illustration : Joggi/Peter Jost

Concours

En Suisse, chaque hélicoptère et chaque avion porte un numéro d'immatriculation, comme les voitures. Celui de l'hélicoptère se compose de cinq lettres. Cet hélicoptère de la Rega porte l'immatriculation HB-ZRD. Lis attentivement ce magazine.

A quelle base Rega appartient l'hélicoptère HB-ZRD ?

Envoie ta réponse sur une carte postale d'ici au 12 décembre 2009 à :

Rega « Quiz », case postale, 1289 Genève Services Spéciaux

Parmi les bonnes réponses, la Rega tirera au sort dix participants qui gagneront chacun un sac de sport d'une valeur de 49 CHF.

Bonne chance !



Solution du magazine n° 72 : Portorož se trouve en Slovénie. L'indicatif téléphonique depuis la Suisse est le 00386.

Ont gagné un modèle réduit du nouvel hélicoptère de la Rega AgustaWestland Da Vinci

Aedan Bélet, Fontenais ; Andrin Steiner, Rehetobel ; Ivan Baroni, Mendrisio ; Manuel Friedli, Eglisau ; Mathias Sgrazutti, Bironico ; Max Kaufmann, Oberrüti ; Nathalie Bloch, Puplinge ; Reto Trümpy, Ennenda ; Sabine Rouvé, Saint-Légier ; Tim Theiler, Wilchingen

Félicitations !

Une grossesse compliquée

Annabelle et Balthasar

Une femme de 35 ans enceinte de jumeaux a des contractions prématurées. La Rega est chargée de la transporter en urgence de la Haute-Engadine vers l'Hôpital universitaire de Zurich. Mais l'itinéraire direct ne peut être emprunté à cause de la météo. Une situation qui impose un détour par Lugano, où un jet prendra le relais de l'hélicoptère.

Encore deux mois et demi jusqu'à la date présumée d'accouchement. La dernière occasion avant longtemps d'entreprendre un voyage à deux en Engadine. Telle est la réflexion que se fait une femme enceinte de jumeaux peu avant Pâques 2008. Avec l'accord de sa gynécologue, elle met avec son époux le projet de vacances à exécution.

Menace d'accouchement prématuré

Les vacances ont à peine commencé que des contractions anormalement fortes surviennent. Le 22 mars 2008, alors dans sa 29^e semaine de grossesse, la patiente se présente angoissée à l'hôpital le plus proche. Malgré l'efficacité des médicaments qui lui sont administrés contre les contractions (tocolytiques), le médecin-chef ordonne son transfert à l'Hôpital universitaire de Zurich (USZ). « Il disait que la clinique n'était pas équipée pour les naissances prématurées », raconte Gabi Lämmli. Un transport terrestre de trois heures étant exclu, la patiente doit être acheminée par les airs. Mais, le 25 mars, le survol des montagnes vers le nord est rendu impossible par un fort vent et d'épais nuages.

La future mère et les enfants à naître devant impérativement bénéficier d'une surveillance et d'un suivi adaptés, la centrale d'intervention de la Rega décide que la patiente transitera par Lugano, la visibilité étant satisfaisante de ce côté-ci des Alpes. Là, l'hélicoptère sera relayé par un avion-ambulance qui transportera Gabi à Zurich. Une solution exceptionnelle, improvisée sous la double pression d'une météo hostile et de l'urgence médicale.

Ce n'est qu'à 13 h 15, lors de son embarquement dans l'hélicoptère sur un brancard, que Gabi Lämmli prend conscience de la gravité de la situation. Pendant les 30 minutes de vol, l'équipage l'aide à oublier ses soucis en lui commentant le magnifique panorama qui se déploie devant lui à la faveur d'un soleil qui ne boude pas le sud des Alpes. Le transbordement intervient à 13 h 50 sur le terrain d'aviation de Lugano. Gabi est aussitôt mise en confiance par le deuxième équipage dont les membres – pilote, copilote,

médecin et infirmière – se présentent personnellement à elle. Aujourd'hui encore, elle se souvient de l'accueil et de la prise en charge professionnelle dont elle a bénéficié. Pendant le vol, la patiente est peu sensible aux turbulences. Hormis une tachycardie due aux tocolytiques, aucune complication médicale n'entrave le voyage. Lorsque le jet de la Rega atterrit à 14 h 50 à l'aéroport de Zurich-Kloten, il neige. Soudain, les contractions reprennent.

Une longue attente

Le médecin de la Rega accompagne la patiente en ambulance jusqu'à l'USZ et fournit toutes les informations utiles au médecin responsable. Le pressentiment de Gabi se confirme : elle doit se soumettre à un alitement prolongé. La vue imprenable qu'elle a sur le lac et les montagnes depuis la maternité l'aide à composer avec ce repos forcé. En outre, les visites de son mari, de ses parents et amis la réconfortent et structurent son quotidien. La future mère se félicite que les préparatifs en vue de l'arrivée des bébés soient bien avancés : avant même le départ en Engadine, elle a installé deux petits lits dans la chambre des enfants, cousu des rideaux et rempli une commode de layette. Une semaine s'est écoulée depuis son admission à l'USZ quand Cristina Monticelli se rend à son chevet. La responsable du service social et d'assistance de la Rega assure avec son équipe le suivi des personnes secourues par l'organisation. Elle leur rend visite après l'intervention pour répondre à leurs questions et les assister en cas de problèmes. « J'ai apprécié d'avoir cet entretien avec Cristina Monticelli. Elle m'a rencontrée comme une personne à part entière, et non pas comme un simple cas médical », raconte la jeune maman.

Plus la grossesse se prolonge, plus le pronostic des jumeaux sera favorable. Le pédiatre explique avec force détails la conduite à tenir aux futurs parents inquiets. Il revient sur les conséquences de l'âge gestationnel à la naissance sur le développement des enfants. Une grossesse dure normalement 40 semaines. L'objectif des



Ici et maintenant : Annabelle, Balthasar et leur maman jouissent du bonheur d'être ensemble.



médecins est de prolonger celle de Gabi jusqu'à la 32^e semaine, puis éventuellement jusqu'à la 34^e. Les grossesses gémellaires pouvant être très éprouvantes sur le plan physique, elles ne se poursuivent généralement pas jusqu'au terme prévu. A l'automne 2007, la gynécologue a fixé la date présumée d'accouchement à la 36^e semaine. Finalement, tous tiendront bon jusque-là.

L'inquiétude dissipée par deux enfants bien portants

Peu de temps avant la naissance, Gabi Lämmler est transférée dans la clinique privée où sa gynécologue exerce en tant que médecin agréé. Le 5 mai 2008 à 7 h 58, Annabelle vient au monde par césarienne, suivie de quelques minutes par Balthasar. La fille pèse 2450 g et mesure 49 cm, le garçon 2350 g et 50 cm. Les nouveau-nés sont immédiatement enveloppés dans des langes et maintenus au chaud. Le jeune papa ne les quitte pas des yeux. Une heure après, Gabi prend Annabelle et Balthasar dans ses bras, touche et hume leurs petits corps. Les deux bébés se portent à merveille. Un bon départ qui se confirmera par la suite.

A la Pentecôte, la famille quitte l'hôpital et commence sa vie à quatre. Le père reste six semaines à la maison pour s'occuper des nourrissons avec son épouse. Quel plaisir ! Au bout de trois mois, ces derniers font déjà leurs nuits. Les premiers temps de leur existence sont aussi faciles que les dernières semaines de la grossesse ont été difficiles.

Le 5 mai 2009, le premier anniversaire d'Annabelle et de Balthasar est célébré dans l'intimité du cocon familial. Un an et demi plus tard, les désagréments de la grossesse sont presque oubliés. « J'étais vêtue d'une doudoune quand j'ai été admise à l'hôpital. Sept semaines plus tard, lorsque j'ai pu mettre le nez dehors, c'était déjà l'été. » Ces repères liés au passage des saisons donnent à Gabi la mesure du temps passé à l'hôpital. Si elle a bouleversé sa vie, la venue de ses deux rejetons l'a aussi considérablement enrichie. Heureusement, depuis la naissance, la santé des enfants ne donne plus lieu à aucune inquiétude. Le couple parental est comblé par cette progéniture si vivante et si bien portante, dont les pleurs et les rires scandent les journées. La nature sereine d'Annabelle et de Balthasar facilite la gestion du quotidien. Leur curiosité et leur soif de découverte donnent au monde une nouvelle dimension.

Maria Betschart

Une journée comme les autres au service des donateurs

Un courrier bigarré

L'année 2009 appartiendra bientôt au passé, tandis que se profilent 2010 et l'envoi annuel aux donateurs. Chaque année, plus de 100 000 demandes et communications parviennent à la Centrale des donateurs, qui les dépouille et les classe par ordre de priorité. Nous ne vous cacherons pas que quelques perles s'y dissimulent. Voici un petit aperçu des trouvailles pêchées dans le courrier, assorties d'explications.

«J'ai reçu une facture pour famille monoparentale. Mais je n'ai pas d'enfants, à moins que cela m'ait échappé ou qu'ils ne m'aient rien dit. Veuillez modifier mon affiliation en conséquence.»

Nous allons bien évidemment faire le nécessaire. Précisons que dans le cas des affiliations familiales existantes, nous ne connaissons pas le nombre d'enfants de moins de 18 ans. C'est pourquoi une affiliation familiale est maintenue jusqu'à la communication des changements correspondants. Notez que vous pouvez consulter vos données familiales et les autres données relatives à votre affiliation sur notre site Internet au moyen de votre numéro de donateur et du code PIN qui figure sur votre facture.

Comment ça marche ?

Via www.admin.rega.ch ou www.rega.ch > Donateurs > Demandes relatives à votre affiliation, vous accédez en quelques clics à vos données.

«Merci de radier Mirjam Keller. Je vous communiquerai le nom de ma nouvelle petite amie si j'en trouve une qui veut bien de moi.»

Nous procédons aux modifications souhaitées. Toutefois, en raison de l'important volume de demandes et mutations traité, nous n'envoyons pas d'avis de confirmation.

«J'ai une affiliation en tant que personne seule. Merci d'y inclure mon chien (Milou).»

Les animaux domestiques ou autres ne peuvent être inclus dans une affiliation. Le bétail constitue la seule exception dans le cadre d'un accord avec l'Aide suisse aux montagnards et l'Association suisse d'assurances. Les propriétaires de bétail (personnes physiques uniquement) doivent être titulaires d'une carte familiale de donateur à 70 CHF.



Comment joindre la Rega ?

Numéro d'alarme en Suisse

1414

Numéro d'alarme depuis l'étranger

+41 333 333 333

Centrale des donateurs

Tél. 0844 834 844, fax 044 654 32 48

www.rega.ch ou www.info.rega.ch

Boutique Rega

Tél. 0848 514 514, fax 0848 514 510

www.shop.rega.ch

Centrale d'appels

044 654 33 11

Pour toute question

www.info.rega.ch

Pour s'abonner au bulletin Rega en ligne

www.airmail.rega.ch

Hélicoptère de sauvetage Da Vinci : de l'usine à la base

Un long chemin avant le premier envol

L'hélicoptère de sauvetage Da Vinci est la plus récente acquisition de la Rega. Commandé en 2006, il devra encore suivre un long parcours avant de prendre son premier envol. De mai 2009 à 2010, chacun des onze appareils commandés sera passé au crible fin durant trois jours dans l'un des immenses hangars de l'usine de construction transalpine située à Vergiate, près de Milan. Une délégation de la Rega, composée de six à huit techniciens, vérifie par échantillonnage la qualité de fabrication, le bon fonctionnement des instruments du cockpit et les réglages mécaniques. Jour et nuit, les spécialistes de la Rega se tiennent à la disposition des mécaniciens et des ingénieurs du constructeur AgustaWestland. Ils ont pour mission de corriger immédiatement tout défaut constaté, aussi minime soit-il. Pour la Rega, la précision figure à l'ordre du jour dès la réception.

Une fois vérifiés les 405 points du procès-verbal de réception totalisant 54 pages, l'appareil, qui pèse près de trois tonnes et mesure 13 mètres de long, effectue un vol de contrôle. Durant ce vol, il est procédé à de mesures de vibration et le pilote teste des procédures d'approche particulières. Le procès-verbal n'est signé que si tous les tests sont réussis. Le Da Vinci pourra alors rejoindre la Suisse, sa nouvelle patrie. Ne restera plus qu'à doter sa cabine d'un équipement médical de pointe et à soumettre l'équipage de la Rega à une formation intensive.



Quelque 80 collaborateurs de la Rega sont directement concernés par ce stage d'adaptation. D'une durée de quatre semaines, celui-ci s'articule autour de trois modules.

Dans une première phase, les pilotes se forment aux particularités du Da Vinci, qui établit de nouveaux standards dans le domaine des instruments de vol et de navigation. Lors du deuxième module, le pilote et le sauveteur professionnel rodent leur collaboration aux commandes du nouvel appareil. Opérations avec le treuil de sauvetage et entraînements aux vols de nuit figurent au programme, qui varie selon les bases.

La formation des pilotes et des sauveteurs professionnels est achevée une fois les deux premières unités d'entraînement accomplies. Il leur est alors demandé d'endosser le rôle de formateur. Lors de la dernière partie du stage d'adaptation, les spécialistes du Club alpin suisse (CAS) sont familiarisés avec le nouveau treuil de sauvetage de 90 mètres. Le sauveteur professionnel explique au médecin urgentiste le fonctionnement des nouveaux équipements médicaux. Cette formation unitaire de type modulaire vise à ce que les équipages des hélicoptères soient en mesure d'effectuer des missions pour chacune des six bases de montagne, gage d'une souplesse extrême. Au terme de ces quatre semaines d'entraînement intensif, il ne manquera plus que la validation de l'aéronef par l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) : hommes et machine seront alors enfin prêts à partir en mission.

Christian Trottmann

Création graphique pour la Rega



A chacun de ses déplacements, Mo Richner glane toutes les impressions qui s'offrent à ses yeux. Ces dernières s'assemblent en images finies, qu'elle grave dans sa mémoire. Née en 1960 à Lenzbourg, cette ancienne institutrice travaille depuis trois ans en tant que créatrice graphique indépendante. La Rega propose depuis 2005 un jeu de memory réalisé par cette artiste. C'est en dessinant ce jeu que lui est venue l'idée de créer des cartes d'art pour la Rega. « J'ai passé en revue un grand nombre de clichés afin de sélectionner les sujets adéquats, explique-t-elle en parlant de sa démarche. J'ai ainsi découvert des aplats passionnants, des mondes de couleurs. Je me suis alors demandé : pourquoi ne pas concevoir des cartes où le lien avec la Rega n'apparaîtrait qu'au second coup d'œil ? »

Une forme d'art énigmatique

« Je m'intéresse depuis longtemps au thème de la densification. Dans mes travaux aux crayons de couleur, je superpose cinq à douze couches de traits ultrafins, tissant ainsi une texture toujours plus dense sur le papier. Je crée des espaces de couleurs intenses ; des arêtes vives rencontrent des contours flous, les formes devinées s'évanouissent dans cet enchevêtrement de traits. » Pour les cartes d'art, Mo Richner a choisi des détails d'images frappants, qu'elle a transposés avec sa technique de crayons de couleur. Des couleurs et des formes derrière lesquelles on devine un rotor ou un casque de pilote. Au dos de chaque carte figurent la photo originale et le détail représenté.

Maria Betschart

La série de cartes d'art de Mo Richner (5 cartes doubles avec enveloppes) est présentée à la page du Shop Rega (au milieu du magazine), et sur www.shop.rega.ch. Contact pour les originaux : www.schriftbildform.ch



Sujet abstrait :

Détail de l'avant de l'hélicoptère A 109 K2.

Certaines missions de sauvetage peuvent être extrêmement pesantes

Le debriefing pour transposer « les maux en mots »

Etre confronté à la mort et à la souffrance humaine ne laisse personne indifférent, ni totalement intact. Les victimes d'un accident grave, d'une catastrophe naturelle, d'une agression, présentent un risque élevé de blessures physiques et psychiques. Qu'en est-il des sauveteurs de la Rega et des intervenants de la police, des pompiers, des ambulanciers ou des médecins ? Victimes, dites secondaires, elles sont également concernées par les réactions au stress. Defusing, debriefing... des outils méconnus à disposition des professionnels du sauvetage.



L'objectif premier du debriefing : Replacer l'événement dans son contexte.

Lors d'un événement traumatisant, les victimes directes et indirectes sont prises en charge par les services de secours et bénéficient selon les cas d'un soutien psychologique. Les professionnels du sauvetage, considérés comme victimes secondaires, recourent peu à un tel suivi. Confrontés à des situations parfois extrêmes, ils font face et gèrent le stress. Pour Laurent Riem, pilote à la base Rega Lausanne : « Certaines missions restent gravées... mais pour fonctionner au quotidien je me dois de garder un certain recul. Etre au mauvais endroit, au mauvais moment, reste souvent une fatalité ! ».

Des études de terrain montrent pourtant qu'au fil des interventions, les effets des chocs traumatiques s'accumulent et peuvent nuire au bien-être physique et psychique des secouristes. Derrière l'uniforme, se trouve toujours un homme ou une femme.

Le defusing : une oreille attentive

Plusieurs outils de prévention existent : petit tour d'horizon. Pratiqué de manière spontanée, le « defusing » réunit les intervenants au sortir d'une mission. Raconter son intervention, y mettre son ressenti permet de fixer la distance voulue entre soi, l'événement et ses émotions. Le defusing se fait de manière informelle et suffit souvent à désamorcer une situation critique ; il vise aussi à une récupération à court terme.

Le debriefing : nettoyage mental

Technique plus pointue de prise en charge psychologique : le « debriefing ». Il convient tout d'abord de différencier le debriefing « technique » du debriefing psychologique. Technique, il est utilisé à

la Rega comme dans la plupart des services de secours après une intervention. Le responsable réunit l'équipe pour faire le bilan des stratégies et des actions entreprises.

Psychologique, le debriefing se déroule au minimum 48 à 72 heures après l'événement, de façon individuelle ou en groupe. Il peut être effectué par des professionnels de la santé mentale (médecins, psychologues, thérapeutes) et par des pairs (personnes du même cercle professionnel, formées à cette technique). Pour Anne-Claude Allisson, « debriefeuse » et infirmière anesthésiste, le debriefing peut être ressenti comme un véritable nettoyage mental. La notion est à la mode, mais elle manque encore de reconnaissance et de structures. Réalisé dans un endroit neutre, calme, le debriefing replace l'événement traumatique dans son contexte. Les réactions sont iden-

Clin d'œil historique

Le Général Marshall utilise pour la 1^{ère} fois le mot « debriefing » pendant la 2^{ème} Guerre mondiale. Il permet alors aux soldats d'avoir une vision d'ensemble des combats, de comprendre leur rôle au sein du conflit. Mieux impliqués dans le processus, ils surmontent les réactions au stress et retournent rapidement au front. Ils décrivent le debriefing comme « une expérience morale réconfortante ».

Dans les années 70, le stress chronique provenant d'événements traumatiques est reconnu comme maladie psychologique invalidante. Le debriefing s'impose dès lors comme une intervention précoce et préventive. Les services de police, du feu ainsi que les organisations humanitaires introduisent le debriefing pour protéger leurs membres d'un traumatisme secondaire. Sous sa forme actuelle, le debriefing se pratique aux Etats-Unis depuis le milieu des années 80.

tifiées et analysées pour mieux être comprises. Il est important de séparer les faits des pensées et des émotions. Prévenir les séquelles psychiques à long terme, tel est le but !

De l'action en priorité

L'expérience démontre que le debriefing par des pairs est apprécié car le même langage est utilisé. Pourtant ces debriefeurs sont peu sollicités par leurs collègues. A la Rega comme auprès des pompiers, de la police ou en milieu hospitalier, avoir recours au debriefing reste chose rare. Pour Anne-Claude Allisson, également sapeur-pompier et ambulancière auxiliaire : « Les sauveteurs pensent avoir suffisamment de ressources pour ne pas être submergés par les émotions. Recourir au debriefing pourrait être interprété comme un signe de faiblesse ». La marge entre l'image « du héros » et celle de « victime » est parfois minime !

Marie-Christine Repond

Le héros n'est pas toujours vainqueur

Les accidents d'automobile sont innombrables, quotidiens et meurtriers, mais on y pense le moins possible, et les médias ne s'y complaisent guère. C'est qu'ils nous font un peu honte, ces accidents-là : nous en sommes presque toujours responsables (l'alcool, l'excès de vitesse, l'excès de confiance, l'inattention). Les accidents d'avion, eux, nous fascinent et nous inspirent une crainte presque sacrée. Pourquoi ? Parce qu'ils sont « spectaculaires », et tuent en masse ? Peut-être, mais surtout parce que nous y sentons la présence de la pure tragédie : une catastrophe aérienne n'est presque jamais la conséquence d'une erreur ou d'une négligence. C'est presque toujours un coup du sort, une diabolique addition de mauvais hasards, une obscure sanction du destin.

Qui dit tragédie dit héros. Et dans les cas exceptionnels où des pilotes, à force de sang-froid, de courage et de maîtrise, évitent un accident que tout annonçait fatal, ces hommes pleins de sang-froid, dans l'esprit du public, deviennent de preux chevaliers, de sublimes sauveurs. Qu'on se souvienne : cet Airbus qui parvint à amerrir dans les eaux de l'Hudson, en plein cœur de New York ! Le destin avait frappé l'avion, sous la forme d'oiseaux de sinistre augure, aspirés par les réacteurs au moment du décollage. Le pilote, Chesley Sullenberger, chargé d'ans et d'expérience, réussit l'extraordinaire amerrissage que l'on sait. Il est devenu, du jour au lendemain, un héros national américain. À bon droit certainement.

Pour commenter son exploit, Chesley Sullenberger a trouvé des mots remarquables : j'ai eu l'impression, dit-il en substance, que tout ce que j'avais appris pendant des décennies, toute l'expérience accumulée durant des milliers d'heures de vol, tout cela m'avait aguéri pour un but unique : préparer cet instant précis où j'ai trouvé, presque sans peine, presque naturellement, les gestes qui sauvent. Oui, ma vie tout entière ne fut qu'un long prélude, avant ces minutes suprêmes.

Mots admirables, mais poignants et douloureux, si l'on songe maintenant aux accidents que les pilotes, malgré tout leur talent, tout leur courage, toute leur expérience, ne purent éviter. Et l'on se rappelle bien sûr la disparition d'un autre Airbus, au-dessus de l'Atlantique, au début du mois de juin, dans le fameux Pot-au-Noir. En dépit des progrès de la technique aéronautique et de la météorologie, cette région du ciel garde quelque chose d'angoissant. Faussement domestiquée, elle est un peu comme les sommets de l'Himalaya, qui paraissent à la portée de tous, et qui soudain se remettent à tuer, même les alpinis-

tes les plus chevronnés. Joseph Kessel, dans l'ouvrage qu'il écrivit à la gloire du grand aviateur Jean Mermoz, donna du Pot-au-Noir une description saisissante, apocalyptique, et qui nous revient en mémoire à la suite de ce drame du 1^{er} juin : « Un chaos de ténèbres bouillonnantes (...). Au sein de cet univers sans lueur, se distinguaient des colonnes de pluie, des amas plus sombres et qui avaient la forme de bêtes géantes, de châteaux monstrueux, de bornes infernales. »

Aspirés dans cet univers dantesque, les pilotes de l'Airbus Rio-Paris eurent-ils seulement le temps de comprendre qu'ils n'en réchapperaient pas ? Nous ne le saurons jamais. Ce qui est sûr, c'est qu'ils auront tout tenté, comme Chesley Sullenberger, pour sauver leurs passagers. Mieux, ils ont certainement éprouvé, comme lui, que toute leur vie antérieure, tous leurs entraînements, tous leurs trajets routiniers, tous leurs vols « sans histoire », n'avaient été que des préludes à ces minutes décisives. Notre vie commence vraiment lorsqu'on en voit la fin. Comme Chesley Sullenberger, exactement comme lui, les pilotes du Rio-Paris ont convoqué, pour surmonter l'épreuve, toute leur expérience, tout leur savoir, toute leur imagination, tout leur sens des responsabilités. Ils ont rassemblé tout leur passé de travail, de science et de courage, afin de l'offrir au présent, comme on offre son sang à un enfant blessé.

En vain. Mais l'échec et la mort n'ôtent rien à leur grandeur. Dans les tragédies, le héros n'est pas toujours vainqueur, il s'en faut de beaucoup. Pour la victoire, il suffit des dieux, ou du hasard. Mais pour l'héroïsme, il faut la volonté des hommes.



Etienne Barilier

Ecrivain et essayiste

1953 : première mission de la Garde aérienne à l'étranger

Raz-de-marée dévastateur aux Pays-Bas



Force destructrice :
Les digues n'ont pas résisté
à la furie des flots.



Mobilisation internationale : L'hélicoptère de la Garde aérienne suisse de sauvetage attend l'ordre de décollage.

Aux Pays-Bas, la date du 31 janvier 1953 reste gravée dans toutes les mémoires. En l'espace de quelques heures, 1835 personnes ont été victimes de la brusque montée des eaux suite à la rupture des digues. Cet événement tragique donnera lieu à la première mission hélicoptérée à l'étranger de la toute jeune Garde aérienne suisse de sauvetage.

Les Pays-Bas n'étaient pas préparés à un tel drame. Personne n'aurait songé que les digues et barrages protecteurs lâcheraient sous la pression des flots en furie, qui allaient reconquérir de la plus brutale des manières les terres gagnées sur la mer avec force labeur.

Niveau élevé des eaux et tempête

La coïncidence d'un niveau record des eaux par marée montante avec un ouragan balayant l'Atlantique a conduit au pire raz-de-marée qu'aient connu les Pays-Bas au XX^e siècle.

Le dimanche, vers 3 heures du matin, les cloches des églises se mettent à sonner et les sirènes à hurler pour avertir les habitants de l'imminence d'une inondation : les digues viennent de se rompre sur une longueur de 187 kilomètres sous l'assaut des eaux et du vent. Résultat : 200 000 hectares de terres du sud-ouest des Pays-Bas sont immergés. Dans les régions touchées, souvent seuls dépassent encore les cimes des arbres et les toitures des maisons. Dans des localités comme Schuring et Capelle, aucune habitation ne résiste. Il règne un froid glacial et les chutes de neige compliquent encore les secours. Au total, 1835 personnes – la plupart surprises dans leur sommeil – et plus de 30 000 têtes de bétail périront noyées.

L'aide afflue du monde entier – la Suisse organise un sauvetage aérien

Lorsque le gouvernement hollandais décrète l'état d'urgence le lundi 2 février, les habitants des régions sinistrées ont déjà passé deux jours et



Bref répit :

Les sauveteurs sont marqués par les longues heures d'intervention et la situation dramatique sur place.



Scène de désolation : Des maisons détruites à perte de vue.

deux nuits à attendre de l'aide dans des conditions des plus précaires et largement coupés du monde. Une vague de solidarité déferle sur l'Europe. Créée il y a moins d'un an, la Garde aérienne de sauvetage est alertée par les Croix-Rouge néerlandaise et suisse. La nuit suivante, un avion spécial affrété par Swissair transporte les sauveteurs vers la zone de catastrophe. L'équipe se compose des pilotes Sepp Bauer, Walter Demuth et Oswald Matti ainsi que des parachutistes sauveteurs Guido Piedermann, Luzius Dettli, Max Hunziker et Albert Müller, qui interviendront sans relâche pendant trois jours et trois nuits avec un hélicoptère loué. Dans une action conjointe avec d'autres hélicoptères – souvent militaires –, ils portent secours à des centaines de personnes désespérées livrées au froid dans leurs maisons non protégées et largement dévastées. C'est à cette occasion que l'hélicoptère comme instrument de sauvetage passera avec succès sa première mise à l'épreuve.



Bouleversé : Ce vieillard a été évacué in extremis de sa maison qui menaçait de s'effondrer.



Les prémisses de l'aide suisse en cas de catastrophe

Les sauveteurs suisses ont été profondément marqués par la souffrance humaine et les événements tragiques auxquels ils ont été confrontés. Leur travail de qualité a recueilli un écho très favorable aux Pays-Bas, mais surtout aussi en Suisse.

Cette action préfigure l'institutionnalisation de la solidarité de la Suisse en cas de catastrophe à l'étranger à travers la création du Corps suisse d'aide humanitaire (CSA) et de la Chaîne suisse de sauvetage, dont la Rega constitue aujourd'hui encore l'un des maillons. Sa tâche prioritaire consiste à transporter les équipes de chiens de sauvetage Redog vers la zone sinistrée immédiatement après une catastrophe.

Walter Stünzi



Risque d'avalanche – même en raquettes

Rien ne vaut une randonnée en raquettes à neige dans une nature intacte. Mais prudence : à l'instar des randonneurs à ski et des skieurs hors-piste, les adeptes de raquettes ne sont pas à l'abri des avalanches. Pour éviter les accidents, il faut s'informer, s'équiper et respecter les règles de prudence. Voici les conseils d'un spécialiste.

La simplicité d'utilisation des raquettes a rendu le monde merveilleux des montagnes enneigées accessible à de nombreux promeneurs. Malheureusement, un versant inoffensif côtoie souvent une pente présentant un risque d'avalanche élevé. Attiré par un paysage vierge aux allures anodines, un néophyte peut se retrouver en danger. Ces dernières années, le succès exponentiel de la raquette à neige a été assorti d'un nombre croissant d'accidents. Durant l'hiver 2008/2009, six randonneurs ont perdu la vie emportés par la neige, ce qui représente près d'un quart des victimes d'avalanche.

Des coulées se déclenchent même dans les Préalpes et les régions boisées. Si on désire sortir des sentiers balisés, il faut planifier sa randonnée avec soin : Quel est l'itinéraire exact ? Disposons-nous du matériel de secours adéquat ? La randonnée est-elle à la portée de tous et qui guide le groupe ? Juste avant le départ, il faut encore vérifier les conditions météorologiques et le danger d'avalanche.

Seule une personne habituée à évaluer les risques en montagne sait reconnaître les pentes dangereuses. L'expérience s'acquiert lors de sorties accompagnées d'un guide ou d'un randonneur chevronné. Pour être autonome en montagne, mieux vaut suivre un cours permettant de connaître et d'appliquer les règles de comportement fondamentales :

- Ne jamais entreprendre une randonnée en raquettes en solitaire.
- La neige fraîche et le vent augmentent le danger d'avalanche – évaluer de manière critique les accumulations récentes de neige soufflée.
- Faire preuve de prudence sur les pentes où la température a augmenté dans les heures qui ont précédé.
- Franchir les pentes extrêmement raides un par un et les éviter si les conditions sont mauvaises.

- A partir du degré de danger 3 (« marqué »), les personnes inexpérimentées empruntent uniquement des sentiers balisés.
- Bruits de « voum », fissures quand on avance ou avalanches déclenchées récemment sont des signaux d'alarme.
- Pour éviter les pentes dangereuses, planifier l'itinéraire en tenant compte de trois paramètres (méthode 3x3) : les conditions nivologiques et météorologiques, le terrain et le facteur humain.

En cas d'avalanche, rechercher ses camarades au plus vite, à condition de disposer du matériel de secours suivant et de savoir l'utiliser :

- détecteur de victimes d'avalanche (DVA)
- pelle à neige
- sonde

Il faut cependant éviter à tout prix d'être emporté par une avalanche, car même les meilleurs secours arrivent souvent trop tard.

Kurt Winkler,

Chercheur à l'Institut pour l'étude de la neige et des avalanches (SLF) appartenant au FNP

Liens :

www.slf.ch

(Informations sur la situation avalancheuse actuelle)

www.whiterisk.org

(CD de prévention interactive des avalanches)

www.sac-cas.ch

(Club Alpin Suisse, CAS)

www.bergsportschulen.ch

(Association Suisse des Ecoles d'Alpinisme)

www.swisssnowshoe.ch

(Fédération suisse de raquette à neige)

www.globaltrail.ch

(Itinéraires de randonnées en raquettes)

Vous trouverez d'autres informations dans la brochure n° 3.028 « Hors-piste » du Bureau de prévention des accidents (bpa). A commander gratuitement au bpa – Bureau de prévention des accidents, Hodlerstrasse 5a, 3011 Berne ou à télécharger (PDF) sur le site www.bfu.ch