

# REGA

Numéro 74, juin 2010

Magazine des donateurs de la Garde aérienne suisse de sauvetage

rega 

Reportage  
**Accident de quad  
dans le désert**

Don d'organes  
**Le chirurgien  
cardiaque pour enfants  
René Prêtre à l'œuvre**

Prévention  
**Randonneurs à  
la rencontre des vaches**





### 4 Dossier

#### Accident de quad dans le désert

Au mauvais endroit, au mauvais moment : victime d'un accident de quad dans les sables de Dubaï, Patrick, 17 ans, est grièvement blessé. Pour lui et sa famille commence alors une véritable odyssée.

### 9 Partenariat

#### Mission d'envergure pour petit miracle

Un enfant reçoit un nouveau cœur. Soudain tout va très vite. Le chirurgien cardiaque René Prêtre est hélicoptéré des pistes de ski jusqu'à l'hôpital pédiatrique de Zurich.

### 10 Au cœur d'une base

Sur la base Rega d'Untervaz, le quotidien est émaillé d'accidents de loisirs survenus en montagne et, plus exceptionnel, de rencontres avec des têtes couronnées, tel le Prince Charles.

### 12 Reportage

#### Un cœur de battante

La « Life-Box » est petite et légère. Grâce à cette machine cœur-poumon, la Rega a sauvé la vie d'une jeune femme. A bord des hélicoptères de la Rega, la médecine de pointe joue un rôle toujours plus essentiel.

### 15 Portrait

Du diesel au kérosène – ou comment Beatrice Hinder est passée du poids lourd à l'hélicoptère.

### 16 Urgences à l'étranger – Scénario de prise en charge

Conseils pratiques en cas d'urgence à l'étranger : ce que vous et le chef d'opération de la Rega doivent savoir.

### 22 Rétrospective

#### Un ange gardien au Märlistein

Tim (6 ans) est victime d'une sérieuse chute d'escalade. Le brouillard complique le sauvetage dans le Diemtigtal. Commence alors une course contre la montre.

### 24 Prévention

Comment prévenir dans les pâturages les accidents impliquant des randonneurs et des vaches.

### 26 Suisse romande

### 27 Invité

#### Petite musique de nuit...

Le journaliste et producteur Benoît Aymon s'exprime sur le silence de la montagne troublé... par les hélicoptères.

### 28 Histoire

En 1961, la Rega se lançait dans le sauvetage des blessés graves de la circulation routière. Malgré un exercice spectaculaire, cette initiative était à l'époque largement contestée.

**0844 834 844**

**Le numéro d'appel des donatrices et donateurs**

Pour joindre la Rega : voir page 32

#### Couverture :

Prêt pour l'intervention : le chirurgien cardiaque René Prêtre quitte l'héliport de l'hôpital pour le bloc opératoire.

**Conseil de fondation de la Rega :**

Albert Keller\*, président, Uitikon ;  
 Franz Steinegger\*, vice-président,  
 Flüelen ;  
 Paul Maximilian Müller\*, Berne ;  
 Daniel Scheidegger\*, Prof, Dr med.,  
 Arlesheim ;  
 Ulrich Graf\*, Bäch ;  
 Adrian Frutiger, PD, Dr med., Trimmis ;  
 Charles Raedersdorf, Köniz ;  
 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 ;  
 Heidi Hanselmann, Walenstadt ;  
 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° 74 / juin 2010**

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

Parution semestrielle,  
 Tirage : 1,571 million

**Rédaction :**

Sascha Hardegger  
 Christian Trottmann  
 Ariane Güngerich  
 Maria Betschart  
 Philipp Keller

**Collaboration :**

Walter Stünzi  
 René Fritschi  
 Brigitte Kandlbinder  
 Heinz Feldmann

**Édition française :**

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

**Photos :**

K. H. Hug (couverture, p. 9)  
 Ch. Perret (p. 3)  
 F. Born (p. 2, 13, 20)  
 Ph. Keller (p. 5-7, 15, 23)  
 HUG, SPAA, F. Sandmeier (p. 18)  
 M.-C. Repond (p. 26)  
 J.-F. Pillon (p.27)  
 ZVG (p. 2, 4-7, 10-12, 18-19,  
 22-23, 24, 28-31)

**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 :** Swiss Printers AG

**Publicité :** Kretz AG, 8712 Stäfa

**Reproduction :** avec indication  
 des sources



Ernst Kohler

# Chère donatrice, cher donateur,

*Transporter en hélicoptère de sauvetage ou avion-ambulance une patiente gravement malade reliée à une **machine mobile cœur-poumon** ? Il y a quelques années encore, cette idée aurait provoqué des hochements de tête incroyables. Aujourd'hui, à la Rega, de telles missions font partie de la réalité. La présente édition du magazine 1414 témoigne des nouveaux jalons posés par la Rega dans la médecine aéroportée, grâce notamment à la « Life-Box ».*

*Des interventions aussi complexes nécessitent des partenariats solides, à l'instar de celui instauré entre la Rega et **Swisstransplant**. Qu'il s'agisse de transporter d'urgence un greffon du donneur au receveur ou d'aller chercher le professeur René Prêtre – chirurgien cardiaque pour enfants et Suisse de l'année – sur les pistes de ski pour l'amener au bloc opératoire, la Rega se tient à la disposition de Swisstransplant et des hôpitaux impliqués. Découvrez aussi comment, grâce à une collaboration bien rodée, un enfant a reçu **une deuxième vie en cadeau**.*

*Ce numéro du magazine des donateurs revient également sur une idée jadis révolutionnaire : celle de recourir à l'hélicoptère comme moyen de sauvetage rapide et efficace en cas d'accident de la route. Ce qui aujourd'hui nous apparaît comme une évidence était, dans les années 1960, une approche du sauvetage totalement inédite qui s'est d'ailleurs heurtée à de fortes résistances. C'est en se tournant de temps à autre vers le passé que l'on se rend compte des idées visionnaires devenues réalité. Au fil des pages, vous trouverez aussi quelques exemples de **l'évolution permanente de votre Garde aérienne suisse de sauvetage**. Une évolution dans l'intérêt des patients et des donatrices et donateurs, sans le soutien solidaire desquels la Rega ne pourrait exister.*

*Tout en vous remerciant de votre appui, je vous souhaite un bel été, à l'abri des accidents. Et si, pendant ces vacances bien méritées, il devait vous arriver malheur, la présente revue vous apprend **comment, même à l'étranger, la Rega reste à vos côtés**.*

Ernst Kohler  
 Président de la direction

Alarme à la centrale d'intervention

# Accident de quad dans le désert

**Patrick Ramseier, 17 ans, n'est pas près d'oublier son voyage à Dubaï. Durant son parcours de quad dans le désert, il heurte de plein fouet le véhicule tout terrain d'un autre conducteur. Il souffre de lésions graves sur tout le corps. La centrale d'intervention de la Rega réceptionne alors l'alerte.**



Tout allait encore pour le mieux : Patrick savoure ses vacances dans la métropole du désert.

Enregistrement à l'aéroport de Zurich-Kloten: Patrick Ramseier se réjouit énormément de ses vacances à Dubaï. En ce 25 décembre 2009, le jeune Bernois met le cap sur la métropole des sables en compagnie de son frère cadet Mischa, de sa mère Ines et du compagnon de celle-ci, Erwin. Ils vont passer le nouvel an chez son oncle Jürg et sa famille ; ils habitent à Dubaï depuis quelque temps. Malgré ses 17 ans, Patrick pourra enfin conduire un quad – tout seul et en toute légalité. Il s'agit d'une moto à quatre roues, destinée tant à la circulation routière qu'aux courses de motocross. Conduire un quad dans les sables de Dubaï est typiquement le genre d'aventure recherchée par Patrick : l'apprenti informaticien veut avant tout s'amuser !

Le 31 décembre arrive enfin. Dans le désert de l'Emirat de Sharjah, Patrick et Mischa louent deux quads. Ces engins, qui ressemblent à première vue à de gros jouets, peuvent atteindre une vitesse de près de 50 km/h. Equipés d'un simple casque, conformément au règlement du loueur de quads, les deux frères s'élancent. Dix engins

circulent déjà dans tous les sens sur une surface équivalente à deux terrains de football. Patrick s'en donne à cœur joie ! Haute d'une dizaine de mètres, la dune de sable qui se dresse devant lui l'attire tout particulièrement. Pour arriver en haut de la pente, il faut rouler à plein gaz. Mischa doit prendre à son élan à plusieurs fois. Patrick, lui, réussit du premier coup. Ce qu'il ne sait pas, c'est qu'un autre conducteur approche depuis l'autre côté de la dune. Les deux quads atteignent le sommet exactement au même endroit, au même moment...

Le choc est violent. Le véhicule de Patrick emboutit l'autre quad, dont le conducteur s'en sort indemne. Le jeune Bernois, par contre, est éjecté et reste allongé dans le sable brûlant. Poignée d'accélérateur bloquée, son quad continue tout d'abord sur son élan, puis glisse en contrebas de la dune et se retourne sur Patrick. Fonctionnant avec une chaîne de transmission, les roues continuent de tourner à plein régime. Un employé du service de location accourt et retire l'engin. Écrasé par le poids de l'engin,



Quelques minutes avant le drame : Patrick sillonne le désert sur son quad.

Planification efficace : Bettina Müller, cheffe d'opération, informe Reto Albonico, chef de plateau, des préparatifs en vue du rapatriement de Patrick.



Grièvement blessé : la courroie de transmission a entaillé le dos de Patrick.

Patrick reste étendu au sol, grièvement blessé. Ses bras, ses jambes et son dos sont ensanglantés. La chaîne en acier et les roues du quad l'ont écorché vif, par endroits jusqu'à l'os.

Son oncle avertit immédiatement le service de sauvetage local. Au bout d'une trentaine de minutes, une ambulance arrive sur les lieux. Patrick a froid, il est en état de choc. Avec à son bord le patient et sa mère, l'ambulance fonce à 180 km/h vers le prochain hôpital. La gravité des blessures dépasse les compétences du personnel sur place. Néanmoins, les médecins présents nettoient les plaies ouvertes, souillées par le sable, et les recousent tant bien que mal. Plus tard, il s'avèrera que ces premiers soins limités auraient pu mener à l'amputation de la main gauche de l'adolescent. Consciente du danger, la famille insiste pour que le garçon soit transféré, le plus vite possible, dans un hôpital privé à Dubaï. Après des radiographies et des diagnostics détaillés, Patrick subit une première intervention chirurgicale de huit heures. Dans ces conditions, le retour en Suisse n'est plus envisageable comme prévu.

### Plaque tournante

Changement de décor : le 31 décembre 2009, l'oncle de Patrick alerte la Rega via le numéro d'alarme international + 41 333 333 333. Il signale des lésions aux mains et aux bras ainsi que des coupures dans le dos. Bettina Müller, cheffe d'opération, dresse un procès-verbal des données clés. Bien que les informations soient lacunaires, elle parvient tout de même à se faire une idée de la situation. Ensuite, comme toujours, elle décrit le cas au chef de plateau et au médecin-conseil. La centrale d'intervention de la Rega compte dix médecins-conseil qui, 24 heures sur 24, sont chargés d'élucider les questions posées dans le cadre de la gestion des urgences médicales. En se basant sur ces informations, médecin et chef de plateau choisissent ensemble le moyen de transport adéquat (cf. illustration pp. 16/17).

Quant au chef de plateau, il est la plaque tournante de toutes les interventions en cours. En contact avec les assureurs, il traite les appels d'offres et garde une vue d'ensemble sur toutes les missions en cours et à venir. Dans chacune

des trois équipes qui se relaient en permanence, 365 jours par an et 24 heures sur 24, deux chefs d'intervention et un chef de plateau réceptionnent les alarmes en provenance de l'étranger.

Dans le cas de Patrick, le médecin-conseil de la Rega en service ce jour-là s'entretient avec le chirurgien responsable à Dubaï. Le diagnostic est moins bon que prévu. Patrick présente de graves lésions aux mains et aux épaules, ses avant-bras sont profondément écorchés. Le rapatriement s'annonce d'ores et déjà complexe.

### Opérer d'urgence

De plus, le médecin-conseil apprend qu'un poumon du patient est également touché. Ce diagnostic peut exiger un vol de rapatriement à une altitude plus basse. Seule certitude: sa main doit être opérée dans les 48 heures.

Le 1<sup>er</sup> janvier 2010, une première intervention de chirurgie plastique est réalisée in extremis dans une clinique privée à Dubaï. Il s'agit de transplanter un tendon de la main droite sur la main gauche et de procéder aux premières greffes de peau. Le chirurgien est satisfait du résultat et en fait part au médecin-conseil de la Rega.

### Planifier le rapatriement

Entre-temps, la date du rapatriement se précise. Pour autant que son état le permette, Patrick Ramseier sera ramené en Suisse le 4 janvier. Pendant que le chef d'opération organise le transport avec toutes les instances impliquées, le « dispatcher » – chargé de la planification des vols – prépare l'intervention de l'avion-ambulance. Il établit les plans de vol, calcule la consommation de carburant et le poids maximal au décollage, fixe l'heure de décollage exacte et l'itinéraire, vérifie enfin les éventuelles restrictions en vigueur à l'aéroport de destination ou aux aéroports de dégagement.

L'aéroport international de Dubaï est très couru. La Garde aérienne suisse de sauvetage rapatrie souvent des patients depuis cette région et connaît bien les conditions sur place. Mais il arrive aussi que la destination soit un aérodrome inconnu de petite taille, situé dans une contrée

reculée. En pareil cas, les cartes de vol sont parfois inexistantes, sans parler du problème posé par le ravitaillement en carburant. Autant de difficultés que le « dispatcher » est appelé à gérer. Il importe notamment de connaître la longueur des pistes d'envol et d'atterrissage. Selon les conditions géographiques et météorologiques (p. ex. précipitations), la distance nécessaire varie entre 1300 et 2500 mètres, voire plus. En l'occurrence, les prévisions sont bonnes : grâce au vent arrière, le temps de vol jusqu'à Dubaï ne sera que de cinq heures et demie.

### Un agent important

Le « dispatcher » et le chef d'opération travaillent main dans la main. Le second prend immédiatement contact avec son interlocuteur à l'aéroport de Dubaï. Dans certains pays, la collaboration avec les « agents de handling » locaux fait partie intégrante du dispositif de sécurité. Informé de l'arrivée prévue de l'avion-ambulance, l'agent sera en mesure de régler rapidement les formalités douanières pour l'équipage et les appareils médicaux, et fournira une assistance en cas de problèmes de communication liés à la langue. La Rega dispose d'innombrables interlocuteurs de ce type dans le monde entier.

Cependant, les missions internationales des équipages les mènent régulièrement vers des destinations inconnues. Le chef d'opération est alors obligé de mobiliser sa créativité et ses connaissances linguistiques. Bien souvent, il doit commencer par expliquer à son interlocuteur qui est la Rega et quelle est la nature de sa mission. Une fois cette question réglée, plus rien ne s'oppose généralement au rapatriement. Ainsi, dans les cas urgents, les autorités aéroportuaires peuvent décider de lever temporairement l'interdiction des vols de nuit ou d'accorder rapidement une autorisation de décollage ou d'atterrissage. Bien entendu, ceci toujours dans le meilleur intérêt du patient à bord. Mais la planification, aussi bonne soit-elle, se heurte parfois à des limites : l'équipage peut être amené à résoudre avec diplomatie des problèmes inattendus, comme par exemple le passage de la frontière avec des médicaments.

### Mobilisation

Unterland zurichois, le 3 janvier à 8h du matin. Roger Schlatter, capitaine de longue date à la Rega, passe quelques jours paisibles à la maison, entouré des siens. Aujourd'hui, il a prévu de se rendre à la patinoire de Bülach avec sa femme et ses enfants. De piquet pendant les fêtes, Roger Schlatter fait partie de l'équipe S1. S'il n'a pas à accomplir son service de piquet au Centre Rega, il doit être prêt à intervenir dans les deux heures en cas d'alerte donnée par la centrale d'intervention. Il sait qu'il peut être mobilisé en tout temps. Il essaye, malgré tout, de profiter au mieux de son temps en famille.



Dernier contrôle avant le décollage : le pilote Roger Schlatter examine le carnet de vol du jet- ambulance HB-JRA.



Rapatriement avec l'avion-ambulance de la Rega : Beat Schwander, « dispatcher », recueille des données importantes destinées aux pilotes.

Tout le monde est prêt : patins et cônes sont dans le coffre de la voiture. C'est alors que retentit le téléphone mobile. Le numéro entrant s'affiche à l'écran : « Centrale d'intervention Rega ». Reto Albonico, le chef de plateau de la centrale, est au bout du fil : « Salut Roger, bonne année ! Nous avons une nouvelle mission, destination Émirats arabes unis. » Roger Schlatter ne reçoit pour l'instant qu'un résumé des informations-clés.

Le patinage devra attendre. Maintenant, il s'agit de vite avaler un sandwich et de faire sa valise. Des vêtements pour trois jours devraient suffire. Mais on ne sait jamais vraiment à quoi s'attendre. Bien souvent, la centrale d'intervention prévoit, dans la foulée, de combiner deux missions en rapatriant un patient supplémentaire sur le même vol. Le retour à la maison peut alors être différé en conséquence pour l'équipage. Dans le cas présent, l'état critique du patient ne permettra cependant pas un tel transport combiné.

La mobilisation ne concerne pas seulement le capitaine Schlatter. L'équipage standard de chacun des trois avions-ambulance que compte la Rega se compose d'au moins deux pilotes, d'un médecin et d'un(e) infirmier(ère). Voilà qui permet de garantir une prise en charge optimale à bord.

### Turbulences au-dessus de l'Iran

Peu après 10h en ce matin du 3 janvier, les pilotes Roger Schlatter et Urs Engesser, l'infirmière Karin Stegemann et le médecin André Keisker pénètrent dans le local réservé au briefing. Ils se voient alors remettre une documentation complète par la cheffe d'opération, le médecin-conseil et le « dispatcher » : l'ensemble des données relatives au vol, le dossier médical du patient, l'adresse de l'hôpital à Dubaï et les coordonnées de l'hôtel réservé pour la nuit.

A ce stade, on ne sait pas encore si le transport du blessé exigera une adaptation de la pression en cabine. Par précaution, les pilotes emportent deux plans de vols, l'un pour une altitude de 35 000 pieds, l'autre pour une altitude d'environ 20 000 pieds. Le vol aller se déroule sans incidents, mis à part quelques turbulences relativement fortes au-dessus de l'Iran : pendant près d'une heure, l'avion et l'équipage sont bien secoués. Peu après 16h, heure locale, l'avion-ambulance atterrit à l'Aéroport international de Dubaï.

### Manceuvre d'évitement

Patrick Ramseier, lui, se remet lentement de son opération. La greffe de peau lui cause des douleurs violentes. Quand André Keisker et

Karin Stegemann entrent dans la chambre, le soulagement se lit sur les visages du jeune patient et de sa famille. Bientôt, ils retrouveront leur pays, un environnement connu et rassurant. A l'Hôpital de l'Ile à Berne, Patrick subira une autre intervention de chirurgie plastique, suivie d'une longue phase de réhabilitation. Après avoir étudié les dernières pièces du dossier, le médecin décide, en accord avec sa collègue, qu'il n'est pas nécessaire de prévoir une altitude de vol plus basse et une pression en cabine adaptée pour le vol de retour.

Le lendemain matin, 4 janvier, c'est le départ. Le capitaine Schlatter et son équipage bénéficient d'une autorisation de décollage prioritaire ; l'avion-ambulance de la Rega brûle la politesse à tous les vols de ligne. Comme tout transport de patient à bord d'un avion comporte un certain risque, il s'agit en effet de ne pas prolonger la durée du voyage inutilement. L'avion-ambulance met donc le cap sur l'aéroport de Berne-Belp avec, à son bord, Patrick et sa famille. En fonction de l'urgence de l'intervention et de l'hôpital de destination, les avions de la Rega peuvent également atterrir sur les aéroports régionaux de même que sur les aérodromes militaires en Suisse et, selon les endroits, à l'étranger.

A Berne, les prévisions météorologiques sont mauvaises, avec un risque de faibles chutes de neige. Une heure avant l'atterrissage, il s'avère que les conditions se sont nettement dégradées : la moitié de la piste est déjà recouverte de neige. Impossible dès lors d'atterrir à Belp, où la distance disponible est désormais trop courte. Les pilotes communiquent par radio le changement d'itinéraire à la cheffe d'opération. A la centrale d'intervention, on doit alors faire preuve de souplesse : l'ambulance ne doit plus attendre à Berne-Belp mais dans le hangar du Centre Rega, à l'aéroport de Zurich-Kloten. C'est ici que peu avant 16h – près de sept heures après le départ de Dubaï – Patrick Ramseier est transféré avec précaution dans l'ambulance qui le mènera à l'Hôpital de l'Ile, à Berne.

Aujourd'hui, six mois se sont écoulés depuis l'accident de quad dans le désert. Patrick s'est bien remis. Sa main a pu être sauvée et il a appris à vivre avec des cicatrices dans le dos. Une chose est sûre : jamais il n'oubliera son voyage aux Emirats arabes unis et le long chemin du retour.

*Christian Trottmann*



Transfert entre l'ambulance et l'avion : grièvement blessé, Patrick est pris en charge par l'équipage de la Rega à l'Aéroport international de Dubaï.

Swisstransplant

# Mission d'envergure pour petit miracle

Lorsque Swisstransplant fait appel à la Rega, le temps presse. Il s'agit d'hélicopter de suite des organes vitaux jusqu'à l'hôpital où aura lieu la transplantation. Lors de ces missions au service de patients gravement malades, chaque minute compte.

## Récit de l'intervention par le chirurgien cardiaque René Prêtre :

« J'étais en vacances, en train de skier avec mes enfants. Soudain, mon téléphone portable a sonné. C'était pour m'informer d'une greffe de cœur destinée à un enfant gravement malade. Lorsque mes collègues de l'hôpital pédiatrique et moi-même avons appris que la Rega était prête à venir me chercher directement sur les pistes, une course contre la montre s'est alors engagée. Il fallait bien préparer cette opération délicate, malgré la forte pression au niveau du temps. Et celui-ci jouait contre nous.

Nous devons organiser sans délai le transport du jeune patient jusqu'à l'hôpital pédiatrique et l'envoi d'une équipe pour la prise en charge du greffon à l'hôpital donneur. Tout devait être bien coordonné. Comme j'avais le trajet le plus long, je fus le premier à être récupéré en hélicoptère par l'équipe de la Rega-HUG de Genève. La vue sur les Alpes enneigées était splendide ! Après quelques minutes de vol, j'ai entendu via radio que l'hélicoptère de la base de Dübendorf, avec à son bord mes collègues de Zurich, venait de décoller pour chercher le cœur du donneur. Peu après, on nous annonçait qu'un troisième hélicoptère de la Rega transportait notre jeune patient à l'hôpital pédiatrique de Zurich et qu'il atterrirait environ quinze minutes avant nous.

Ce « ballet » de trois hélicoptères m'a fait penser au film « Apocalypse Now », de Francis Ford Coppola – à la grande différence près que notre mission avait un dessein positif : celui d'accomplir un miracle ».

Quand la Rega reçoit pour mandat de rapatrier – dans les meilleurs délais – un médecin depuis son lieu de vacances à Avoriaz (France) jusqu'à l'hôpital pédiatrique de Zurich, il ne peut s'agir que d'un cas spécial **1**. La vie d'un enfant est ici en jeu : il a besoin d'un nouveau cœur – une opération qui requiert la présence du professeur René Prêtre, chirurgien cardiaque pour enfants, élu Suisse de l'année 2009.

Petit retour en arrière de quelques heures : la centrale d'intervention de la Rega à Zurich-Kloten reçoit un premier appel ; Swisstransplant signale qu'un échantillon de sang est en route pour l'hôpital universitaire de Zurich à des fins d'analyse **2**. Une telle annonce laisse, en règle générale, augurer un transport d'organe. Dans le cas présent, le sang est acheminé par ambulance sous la houlette de Swisstransplant, la Fondation nationale suisse pour le don et le transport d'organes. Il s'agit de celui d'un donneur d'organe qui se trouve aux soins intensifs. Déclaré cliniquement mort, sa circulation sanguine est de plus en plus instable : elle ne pourra être maintenue par voie médicamenteuse que quelques heures encore.

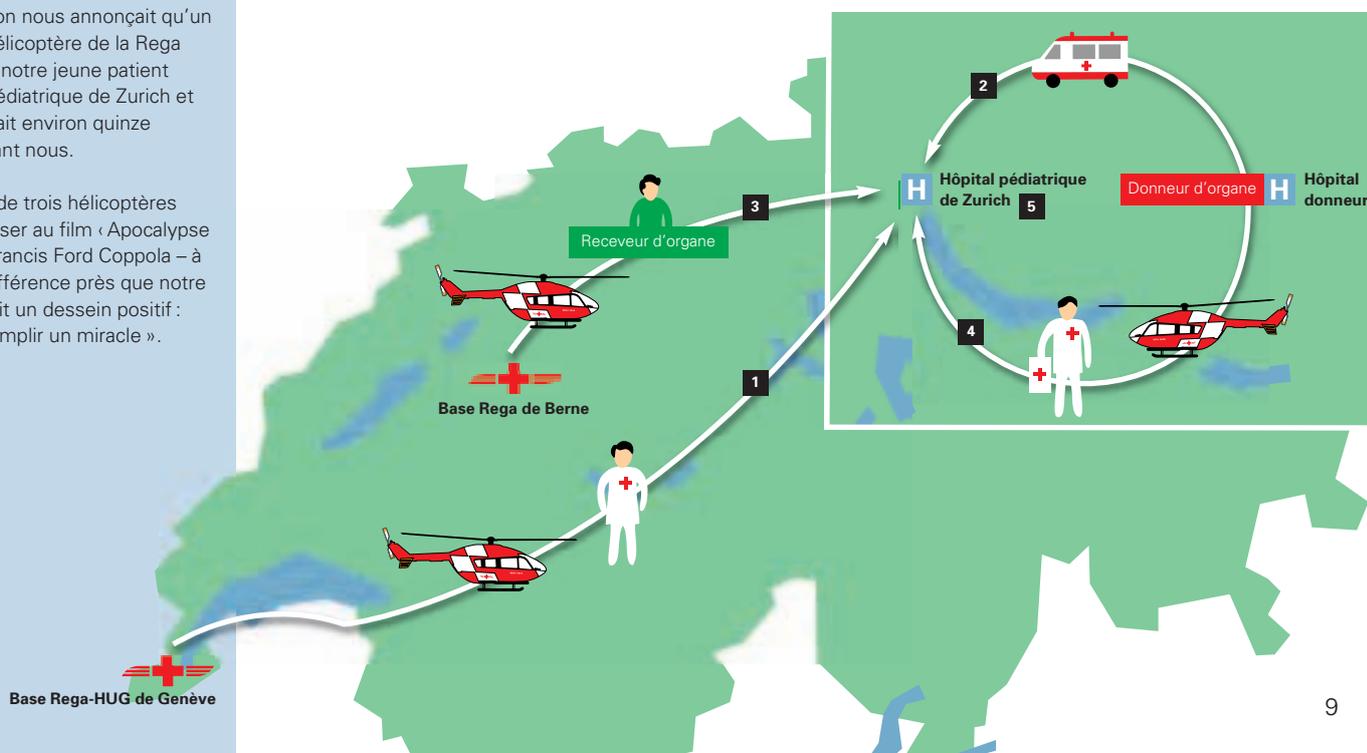
Au laboratoire de l'hôpital universitaire de Zurich, le sang est examiné pour identifier, d'une part, d'éventuelles maladies infectieuses, et, d'autre part, des caractéristiques tissulaires et le groupe sanguin du donneur. Ces informations sont ensuite transmises – avec le dossier médical

détaillé – à la base de données de Swisstransplant, dans le but de rechercher un patient compatible. Selon le degré d'urgence, le receveur est transporté à l'hôpital par un hélicoptère de la Rega, une ambulance ou un service de transport.

Cette fois-ci, tous les paramètres concordent : il est prévu de réaliser la greffe du cœur à Zurich. Le temps presse. Le receveur – un enfant – est hélicoptéré par un équipage de la base Rega de Berne, depuis son domicile jusqu'à l'hôpital pédiatrique de Zurich **3**. Au même moment, dans un autre hôpital, une équipe chirurgicale prélève le cœur du patient en mort cérébrale. La base de Dübendorf est alors mobilisée pour transporter le greffon jusqu'à l'hôpital pédiatrique de Zurich : il est placé dans un conteneur spécial en plastique ressemblant à une glacière **4**. Là-bas, le professeur René Prêtre opère déjà l'enfant à cœur ouvert **5**. Une fois arrivé, le greffon peut être implanté sans délai sur le jeune receveur. L'opération se déroule sans aucun problème : le cœur greffé bat à nouveau normalement.

Le partenariat entre la Garde aérienne suisse de sauvetage et Swisstransplant a permis, l'an dernier, d'offrir une nouvelle vie à nombreuses personnes. Si tous les mandats de Swisstransplant ne sont pas aussi spectaculaires, chacun d'entre eux est vital pour une personne gravement malade.

*Christian Trottmann*





Exercice de perfectionnement : la Rega, le CAS et les opérateurs de remontées mécaniques lors d'un entraînement d'évacuation à Davos.



Hans Ruedi Kull  
Sauveteur professionnel



Markus Adank  
Sauveteur professionnel



Claudia Leippold  
Médecin



Boris Hangartner  
Pilote



Andrea Walser  
Pilote et chef de base



Maria Fischer  
Médecin



Balz Fehr  
Médecin



Gian Reto Kleger  
Médecin



Untervaz : « Rega 5 », la base grisonne

## « Rega 5, un blessé au Jakobshorn »

**A la base Rega du nord des Grisons, une équipe chevronnée vole au secours des personnes en détresse. Depuis novembre 2009, elle intervient à bord du nouvel hélicoptère de sauvetage AW Da Vinci et met ses compétences au service des accidentés, tant sur les pistes de ski que sur les chemins de randonnée pédestre.**

Une « base de loisirs » – tel pourrait être son surnom ! Non pas qu'on s'y amuse pendant les heures de travail mais parce que la base Rega d'Untervaz est souvent amenée à porter secours à des adeptes d'activités en plein air : skieurs et snowboardeurs en hiver, randonneurs et cyclistes en été. L'équipage – composé d'un pilote, d'un sauveteur professionnel et d'un médecin – est à pied d'œuvre jour et nuit. Et pour ne rien laisser au hasard, des exercices sont régulièrement mis sur pied en collaboration avec le Club Alpin Suisse (CAS), les remontées mécaniques et la police.

### De fidèles collaborateurs

Quiconque s'engage à la base d'Untervaz ne la quitte plus ! Au service de la Rega depuis 33 ans, Hans Ruedi Kull en sait quelque chose. Il a participé aux premières missions de sauvetage dans cette région du nord des Grisons. A l'époque, on assurait également des transports de matériel – tel du béton, pour les sites de construction. En cas

d'alerte, l'équipage laissait tout en plan. Le seul inconvénient ? Une fois la mission de sauvetage terminée, le béton pouvait s'être solidifié et devenir alors inutilisable... Hans Ruedi Kull se rappelle aussi les rencontres avec des têtes couronnées, telles que le Prince Charles et le couple royal de Suède. D'autres collaborateurs sont eux aussi restés fidèles à la base d'Untervaz : Luciano Gähwiler, sauveteur professionnel, compte déjà 29 ans de service.

### Le chat, 4<sup>ème</sup> équipier

Membre d'équipage à part entière, le chat de la base d'Untervaz témoigne lui aussi d'un attachement indéfectible à « Rega 5 ». Son nom ? Simplement « le chat de la base » ! Un beau jour, voilà plus de dix ans, il a décidé de troquer son domicile douillet dans une ferme de la région contre le hangar pour hélicoptère où il tente sans cesse de se glisser dans l'appareil. De toute évidence, il aime le bruit des moteurs et partage la passion de voler de l'équipage.



Daniel Walter  
Médecin



Rico Rieder  
Médecin



Thomas Bischofberger  
Sauveteur professionnel



Luciano Gähwiler  
Sauveteur professionnel



Tobias Fehr  
Médecin



Le chat de la base

### De Bad Ragaz à Untervaz

Dès 1976, des vols de sauvetage sont effectués depuis l'aérodrome de Bad Ragaz. A l'époque, la société d'hélicoptères Air Grischa assurait ces missions sur mandat de la Rega, à bord d'une Alouette III. A partir de 1980, la Rega exploite sa propre base, toujours à Bad Ragaz. Deux ans plus tard, elle acquiert avec Air Grischa un nouvel hangar à Untervaz. Puis, en 1992, l'équipage accueille le premier Agusta A 109 K2, hélicoptère de sauvetage biturbines. Vu la hausse du nombre d'interventions, un bâtiment plus spacieux est alors nécessaire ; il est construit en 1998. La récente entrée en scène de l'hélicoptère de montagne AW Da Vinci constitue une nouvelle étape dans l'histoire de la base. Cet appareil, dont le coût s'élève à près de 10 millions de francs, opère à Untervaz depuis novembre 2009.

### Le Da Vinci : envol réussi

Le nouveau fleuron de la flotte Rega a déjà bien fait parler de lui. Mais comment se passe concrètement le travail avec cet appareil de dernière génération? Pilote et chef de base, Andrea Walser est élogieux: «Le Da Vinci est racé et sportif, un véritable Italien ! Grâce à son réservoir plus volumineux que celui du modèle précédent, nous pouvons couvrir des distances plus longues et assurer plus d'interventions sans escale. C'est un grand avantage, notamment lorsque les journées sont chargées.» Claudia Leippold, médecin, témoigne elle aussi de sa satisfaction: «L'équipement médical ultramoderne et l'espace offert par cet hélicoptère nous facilitent le travail.»

*Ariane Güngerich*

### Carlo Janka :

**« Si je peux uniquement skier en hiver, je peux compter sur la Rega toute l'année. »**

« La carte de donateur de la Rega m'offre une sécurité au fil des saisons ! En hiver bien sûr, durant les compétitions ; quand je me donne à fond mais aussi durant les entraînements d'été ou en vacances. Un incident peut survenir à tout moment. En Suisse ou à l'étranger, peu importe : je me sens en confiance, sachant que je peux me fier à la Rega en cas d'urgence médicale – partout, jour et nuit, toute l'année. La certitude de pouvoir compter sur une aide rapide et efficace, même loin de chez moi, me rassure. Soutenir la Garde aérienne suisse de sauvetage ? Pour moi, la question ne se pose même pas. La Rega fait du bon travail, raison pour laquelle je suis, de tout cœur, donateur ! »



Carlo Janka,  
Champion du monde de slalom géant 2009  
Vainqueur du Lauberhorn 2010  
Champion olympique de slalom géant 2010  
Vainqueur du classement général de la Coupe du monde 2010

## Randonnées en montagne – ne rien laisser au hasard

- **Bien planifier** : durée et difficulté de la randonnée, météo, itinéraire alternatif ; adapter le parcours à la condition physique et aux aptitudes du plus faible du groupe
- **S'équiper correctement** : chaussures solides, habits résistants aux intempéries, protection solaire, provisions et boissons, lampe frontale, pharmacie de poche, cartes et téléphone mobile
- **Annoncer son départ et son retour** : transmettre à une personne les informations relatives à la randonnée prévue ; ne pas partir seul
- **Observer la météo et la luminosité** : interrompre la randonnée en cas de mauvais temps (brouillard, précipitations, orage) et avant la tombée de la nuit
- **Rester sur les chemins balisés** : emprunter des raccourcis en dehors des chemins balisés est souvent dangereux et perturbe faune et flore
- **En cas d'urgence** : rester calme, donner l'alerte et prodiguer les premiers secours

Pour une première randonnée en terrain inconnu, il est recommandé de partir avec un guide de montagne ou un accompagnateur.

#### Liens utiles :

Guides de montagne  
[www.4000plus.ch](http://www.4000plus.ch)

Sauvetage alpin  
[www.alpinerettung.ch](http://www.alpinerettung.ch)

Club Alpin Suisse  
[www.sac-cas.ch](http://www.sac-cas.ch)

Chemins de randonnée  
[www.randonner.ch](http://www.randonner.ch)

Météo  
[www.meteosuisse.ch](http://www.meteosuisse.ch)



Une deuxième vie grâce à une médecine de pointe héliportée

# Un cœur de battante

**Pour la première fois dans l'histoire de la Rega, une patiente souffrant d'un grave infarctus a été héliportée, reliée à une machine cœur-poumon. Une prouesse rendue possible grâce à la petite « Life-Box » mobile qui, contrairement aux appareils standards, peut être emmenée à bord d'un hélicoptère. La Rega l'utilise désormais également pour les rapatriements en avion-ambulance.**



Une famille heureuse en janvier 2009 : Madame K. ne soupçonne pas le drame qui la guette.

Madame K., 50 ans, est une mère de famille active et en bonne santé. Loin de se laisser abattre par le lourd handicap physique et mental de son fils, elle fait admirablement face au quotidien, avec le soutien de sa famille et de ses proches.

En janvier 2009, elle passe une semaine de vacances de ski en compagnie de son mari et de ses enfants. Comme toujours, la journée du retour est très harassante, le père consacrant toute son énergie à l'indispensable encadrement permanent de leur fils. A la maison, après s'être occupée des tâches domestiques, Madame K. profite du calme nocturne pour téléphoner à une amie aux Etats-Unis. Après une longue conversation, elle est sur le point de se coucher lorsque, soudain, elle se trouve en proie à une forte détresse respiratoire. Elle réveille son mari en le pressant d'appeler le 144. La suite, elle ne s'en souvient pas. Son mari

raconte qu'elle a encore dit : « Je ne veux pas m'en aller ! »

## Grave infarctus

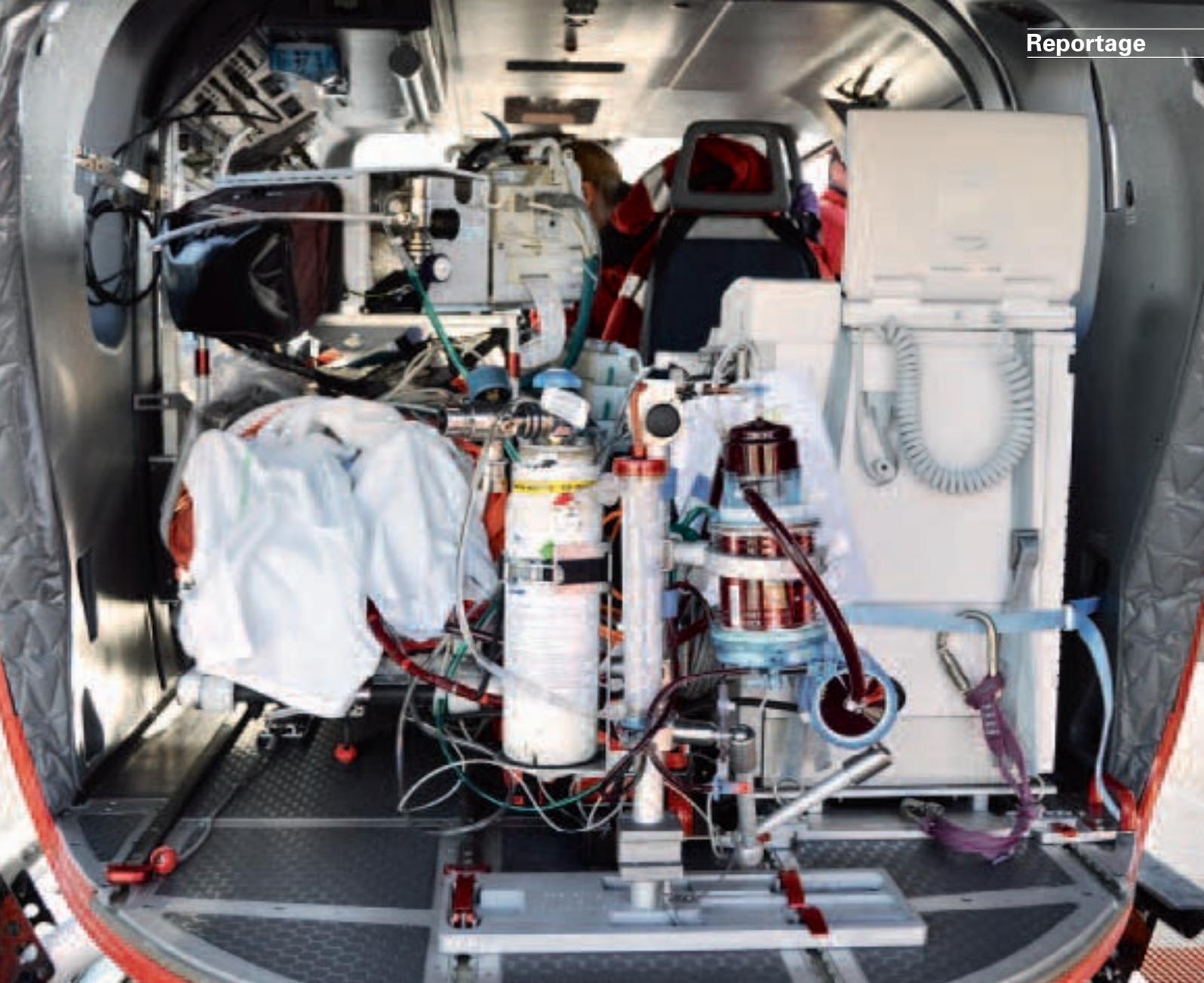
Madame K. doit être réanimée à plusieurs reprises à son domicile. A l'hôpital, les médecins diagnostiquent un infarctus potentiellement fatal et l'opèrent sans tarder : deux stents – petits treillis servant à maintenir les artères coronaires ouvertes – et un ballon intra-aortique sont posés. Pour assurer l'irrigation sanguine et l'oxygénation du corps, les cardiologues recourent également à la machine cœur-poumon. Mais tous craignent le pire – la famille commence à faire ses adieux. Une transplantation pourrait sauver la vie de Madame K. mais elle requiert son transport dans un centre spécialisé, un périple rendu périlleux en raison de son état trop instable.

## « Life-Box » dans l'hélicoptère : une première

Une lumière d'espoir jaillit. Un transport aérien avec l'hélicoptère de la Rega est possible grâce à la « Life-Box », une petite machine cœur-poumon mobile : elle ne pèse que 16 kg contrairement aux gros appareils hospitaliers dépassant 150 kg. Quatre jours après son grave infarctus, la patiente peut être transférée. La Rega hélicoptère alors Madame K. du centre de neurocardiologie de Kreuzlingen à l'Hôpital de l'Île à Berne, en recourant – pour la première fois de son histoire – à la petite « Life-Box ». Un ballon intra-aortique est utilisé pour soutenir la circulation sanguine et la fonction cardiaque de la patiente. En plus de l'équipe médicale de la Rega, un cardiotechnicien se trouve à bord pour gérer les appareils high-tech.

## Sortie du coma

Sept jours plus tard, Madame K. sort du coma. Elle entend au loin, comme à travers un épais brouillard, les voix de sa mère et de sa sœur mais elle ne comprend pas un mot. Le jour d'après, elle reconnaît son mari et sa fille sans réaliser encore ce qui lui est arrivé. Sa première tentative de parler est un échec : elle est sous le choc ! Et si



Petite et maniable : la « Life-Box » dans la partie arrière de l'hélicoptère.

elle ne pouvait plus jamais s'exprimer ? Le lendemain, lorsque son mari vient lui rendre visite, elle l'accueille en murmurant un « joyeux anniversaire » pour ses 50 ans. Quel bonheur ! Elle se souvient de la date et a retrouvé l'usage de la parole !

#### **Un cœur miraculé... et miraculeux**

Suivant la procédure usuelle, les médecins réduisent la capacité de la machine cœur-poumon pour voir si le cœur continue à battre en toute autonomie. Dans le cas de Madame K., l'espoir est mince mais, contre toute attente, les médecins constatent que son cœur se remet peu à peu à battre tout seul. La peur et l'incertitude font place à l'émerveillement et à la joie !

Après un peu moins d'un mois d'hospitalisation, la mère de famille doit encore passer cinq semaines dans un centre de réhabilitation. Au début, elle éprouve beaucoup de peine à marcher et à respirer mais, étonnamment, elle se rétablit plus rapidement que prévu. Après une si longue absence, Madame K. se réjouit d'être à nouveau là pour les siens.

Presque tout redevient comme avant, mais, en même temps, tout est différent : cette nouvelle vie est un cadeau. « Je ne veux pas m'en aller », telles avaient été ses dernières paroles lors de son infarctus. Son vœu a été exaucé.

#### **« Life-Box » en avion-ambulance**

Quelques mois plus tard, la « Life-Box » a aussi été utilisée – pour la première fois – à bord de l'avion-ambulance de la Rega, à 12 000 mètres d'altitude.

En octobre 2009, cet appareil high-tech très maniable a permis de sauver la vie d'une jeune femme de 35 ans tombée gravement malade en Croatie. Sur place, le petit hôpital régional ne disposait pas de l'équipement nécessaire.

Grâce à la « Life-Box » mobile – développée conjointement par des cardiotechniciens du « Centre de neuro-cardiologie du Lac de Constance » et le fabricant leader de machines cœur-poumon – le vol de rapatriement s'est déroulé sans problème et la patiente a été admise dans un hôpital universitaire dans un état stable.

*Ariane Güngerich*

Au cœur des missions hélicoptères

# Du diesel au kérosène

**Le chef pilote est responsable de la sécurité des opérations aériennes et veille notamment à ce que la Rega dispose de toutes les autorisations légales. Les équipages des bases d'intervention appliquent les directives et opèrent les vols. Pour ce faire, ils peuvent compter sur Beatrice Hinder et sa collègue Silvana Rizzi : elles leur transmettent des informations constamment actualisées et rendent de précieux services pour assurer un sauvetage aérien sans heurts.**

Aux premières lueurs du jour, le regard perdu au loin, Beatrice Hinder inspire et expire lentement, s'adonnant à ses exercices de yoga. Cette pratique quotidienne favorise la souplesse et lui permet d'aborder la journée en toute sérénité. Peu avant 8 heures, elle grimpe dans sa voiture pour se rendre à l'aéroport de Zurich-Kloten. Un trajet tout en musique, de A comme Abba jusqu'à Z comme Zuccherò. Beatrice Hinder, employée de commerce, travaille à la Rega depuis 20 ans. Elle assiste le chef pilote d'hélicoptère Heinz Leibundgut, dont elle gère le secrétariat avec Silvana Rizzi.

## Débuts sur le toit de l'hôpital

Dans les années 1980, Beatrice Hinder travaillait pour une entreprise d'expédition. Elle est fascinée par ces gros camions qui sillonnent l'Europe. Détentrice du permis de conduire catégorie C, elle aurait d'ailleurs très bien pu se hisser elle-même au volant d'un poids lourds. Son grand amour à quatre roues reste toutefois sa 2CV qu'elle a conduite pendant plus de 29 ans. Beatrice Hinder a « carburé au diesel » jusqu'à son séjour à Paris, en 1989, lorsqu'une offre d'emploi de la Rega la détourne de sa passion initiale.

Six mois plus tard, un beau jour de printemps, Beatrice Hinder visite la base Rega de Zurich qui se trouvait à l'époque sur le toit de l'hôpital pédiatrique. Un pilote lui montre l'hélicoptère Bölkow BO 105 d'alors et lui en détaille le fonctionnement. Elle est suspendue à ses lèvres. Ce moment passé sur le toit de l'hôpital est-il à l'origine de sa longévité au service de la Rega ? « Oui, cet après-midi reste pour moi une expérience inoubliable » répond-elle en souriant. « Les hélicoptères me fascinent. Au travail, je ne m'ennuie jamais, la routine n'existe pas » poursuit-elle, une lueur au fond des yeux.

## Plus qu'une histoire de rotors et de moteurs

L'assistante assure le lien entre le chef pilote et les équipes d'intervention des bases Rega.

Elle fournit des services essentiels à la réalisation des missions en organisant notamment des réunions et des congrès. Un exemple ? Les séminaires de deux jours durant lesquels sauveteurs professionnels, pilotes, médecins et chefs d'opération de toutes les bases Rega se consacrent intensément au sauvetage aérien. Elle tient aussi à jour des bases de données et des manuels comme le FOM (flight operation manual). Ce dernier comprend 400 pages dont chaque feuillet doit être approuvé par l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC). Beatrice Hinder recueille à cet effet les autorisations nécessaires.

« Chaque année, c'est un défi pour moi de coordonner les vols de contrôle de nos 40 pilotes d'hélicoptère. En l'espace de quatre semaines, ils doivent tous réussir un examen théorique et un test pratique, sous peine d'être interdits de vol. Pour cela, il nous faut un aérodrome, un hélicoptère et un expert approuvé par l'OFAC. » Le sauvetage aérien reste cependant assuré dans les 13 bases durant les entraînements. Au bénéfice du brevet fédéral d'organisatrice, Beatrice Hinder applique les connaissances acquises au quotidien.

## Tour de Suisse à la force des mollets

Après une journée trépidante à la Rega, Beatrice Hinder écoute de la musique avec passion. Elle consacre ses loisirs à son cercle d'amis, à la lecture et à l'entretien de sa condition physique en faisant du fitness deux fois par semaine. Pendant ses vacances, elle parcourt l'Europe avec son compagnon de longue date. Une semaine est alors consacrée à la découverte de la Suisse et des pays voisins à vélo. Sans diesel ni kérosène, rien qu'à la force des mollets.

Parallèlement à sa vie privée riche en activités, Beatrice Hinder met ses multiples compétences au service de son métier. De par la collaboration étroite avec le chef pilote Heinz Leibundgut, elle et sa collègue Silvana Rizzi se trouvent au plus près – ou plutôt au cœur – de l'exigeante activité qu'est le sauvetage aérien.

*Maria Betschart*



Au cœur de l'action : Beatrice Hinder œuvre en coulisse pour les pilotes d'hélicoptère de la Rega.

## Alarme étranger +41 333 333 333

Confronté à des problèmes médicaux à l'étranger, vous pouvez joindre la centrale d'intervention de la Rega 24 heures sur 24 au +41 333 333 333, par fax au +41 58 654 39 90 ou par courriel à l'adresse ops@rega.ch. En cas d'accident ou de maladie aiguë loin de chez vous, alertez d'abord les services de sauvetage, un médecin ou un hôpital sur place. Ensuite, vous déterminerez s'il est judicieux de prendre contact avec la Rega.

### La Rega aide

- le patient à comprendre le diagnostic ;
- à trouver un traitement substitutif sur place ;
- à organiser le transport du patient et son admission dans la clinique spécialisée la plus proche à l'étranger ;
- à transporter le patient dans un hôpital suisse, si nécessaire.

### Préparez-vous à communiquer les informations suivantes :

- Interlocuteur : nom, joignabilité, numéro de téléphone
- Patient : nom, date de naissance, adresse principale
- Lieu de séjour du patient : adresse, nom de l'hôpital et du service, numéro de téléphone
- Médecin traitant à l'étranger : nom, langue de contact, numéro direct
- État du patient : respiration, état de conscience et diagnostic probable
- Circonstances : que s'est-il passé, où et quand ?
- Papiers d'identité : où se trouvent le passeport/la carte d'identité, le visa du patient ?
- Médecin de famille : nom, adresse, numéro de téléphone (important en cas de maladie préexistante)
- Proches : nom et coordonnées des personnes à prévenir
- Situation en matière d'assurance

## Diagnostic médical

Le médecin de la Rega prend contact avec les médecins traitants sur le lieu de séjour du patient. Il parle aussi avec le patient ou ses proches. Après avoir recueilli les informations nécessaires (dont celles du médecin de famille au besoin), le service médical de la Rega décide des modalités du rapatriement (opportunité, moment et moyen de transport).

### Critères décisifs

- Options thérapeutiques et infrastructure médicale sur place
- Complications prévisibles après une opération ou une maladie
- Durée probable de l'hospitalisation et/ou du traitement
- Besoins en rééducation
- Risques liés au transport du patient
- Conditions d'hygiène sur place
- Meilleur moment pour le rapatriement
- Critères sociaux (familles séparées ne pouvant plus assurer leur bon fonctionnement, enfants nécessitant des soins, personnes âgées ou en situation de handicap laissées seules sur place)
- Evaluation de l'intervention du point de vue financier et écologique
- Sécurité du personnel de vol

Un rapatriement étape par étape

# Urgences à l'étranger

## Types d'intervention

### Conseils médicaux par téléphone (1365)<sup>1</sup>



<sup>1</sup> nombre d'urgences en 2009

<sup>2</sup> nombre de patients en 2009



### Conseils médicaux par téléphone

Le service médical de la Rega donne des conseils aux malades, aux blessés ou à leurs proches à l'étranger et peut recommander un hôpital, un médecin ou un traitement.

### Charter

Les patients qui n'ont pas besoin d'être rapatriés peuvent également être transportés, à bord d'un avion-ambulance de location, dans un hôpital voisin dont les standards médicaux sont plus élevés.

### Avion de ligne

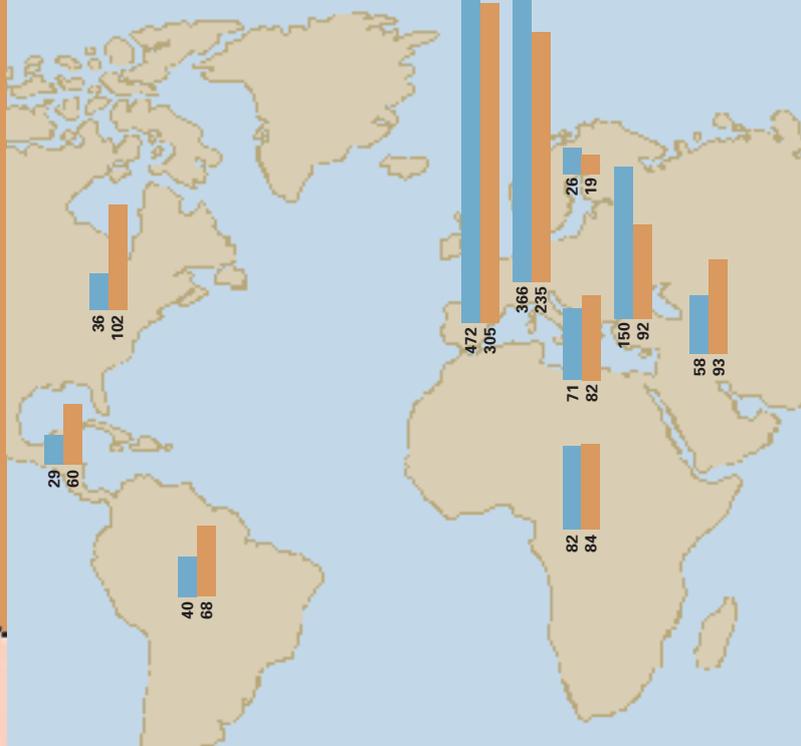
Si son état de santé le permet, le patient est transporté à bord d'un avion de ligne en compagnie d'un infirmier et, le cas échéant, d'un médecin de la Rega.

### Ambulance

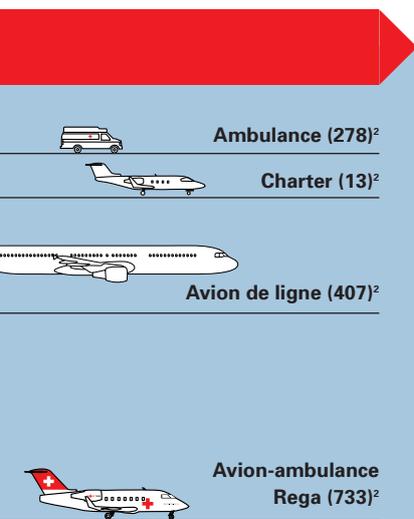
Lorsque le patient se trouve dans un pays voisin, il peut s'avérer judicieux de le rapatrier à bord d'une ambulance.

## Interventions en 2009 par région

- Avion-ambulance Rega, avion de ligne, charter, ambulance (patients)
- Conseils médicaux par téléphone (urgences)



# ger – Scénario de prise en charge



## Avion-ambulance Rega

Si le patient est gravement malade ou blessé – notamment lorsqu’il est placé sous respiration artificielle ou soins intensifs – il est rapatrié à bord de l’avion-ambulance de la Rega.

Les rapatriements depuis l’étranger étant planifiables, la Rega s’efforce de combiner le retour de deux, voire trois patients, lorsque cela est opportun.

Avant de rapatrier un patient depuis l’étranger, la Rega effectue de nombreuses démarches afin de clarifier la situation. Dans les cas graves, la Garde aérienne suisse de sauvetage envoie l’un de ses avions-ambulance. Que se passe-t-il une fois l’alerte donnée? Comment la centrale d’intervention planifie-t-elle un rapatriement? Voici quelques-unes des questions auxquelles répond cet article.

## Rapatriement avec l’avion-ambulance Rega

### Planification

La planification d’une intervention à l’étranger est complexe et requiert un grand investissement en terme de temps. Le chef d’opération doit se procurer les autorisations de survol et d’atterrissage, chercher un interlocuteur à l’aéroport de destination, organiser l’hébergement de l’équipage et obtenir leur visa respectif. Il informe le patient, ses proches et les médecins traitants – le cas échéant la représentation diplomatique – de l’horaire et des modalités de l’intervention. Finalement, pilotes, médecins et infirmiers sont mobilisés. Lors du briefing, le chef d’opération transmet à l’équipage tous les documents nécessaires et les dernières informations sur l’état du patient et le vol (cf. pages 4–7).

### Vol aller

L’équipage reste en permanence en contact avec le chef d’opération en cas d’imprévus ou d’incidents de toutes sortes.

### Visite au patient

Le médecin et l’infirmier se rendent auprès du patient dès leur arrivée pour contrôler son état de santé et le préparer médicalement à son transport vers l’aéroport. S’il s’agit d’un vol long courrier, l’équipage doit respecter un temps de repos défini légalement et passer ainsi une nuit sur place.

### Transfert de l’hôpital vers l’aéroport

Dès son arrivée à l’hôpital, le médecin de la Rega relie le patient aux appareils de surveillance mobiles et administre, si nécessaire, de l’oxygène. Dans les régions peu touristiques, le transport vers l’aéroport peut représenter un défi de taille pour l’équipage.

### Vol retour

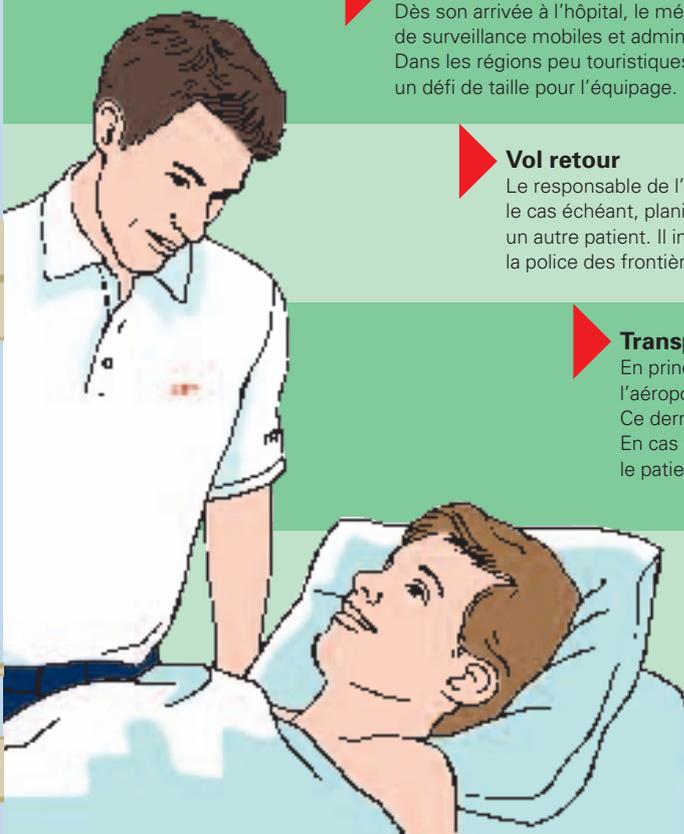
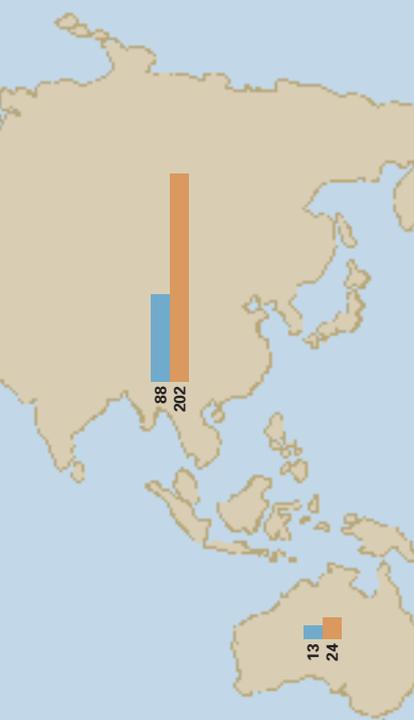
Le responsable de l’intervention supervise le vol de retour et, le cas échéant, planifie une escale pour faire le plein ou embarquer un autre patient. Il informe par ailleurs l’hôpital d’accueil, la police des frontières et les douanes de l’arrivée du patient.

### Transport vers l’hôpital en Suisse

En principe, l’avion-ambulance Rega atterrit sur l’aéroport le plus proche du domicile du patient. Ce dernier est ensuite confié aux ambulanciers. En cas d’état de santé critique, la Rega transporte le patient en hélicoptère jusqu’à l’hôpital d’accueil.

### Remise en état de l’avion-ambulance

Après l’intervention, les procès-verbaux et rapports sont rédigés, la cabine nettoyée et les médicaments et consommables remplacés. Le personnel technique vidange les toilettes, remplit les conteneurs à oxygène, contrôle les systèmes et effectue les travaux d’entretien nécessaires.



## Tout nouveau caisson hyperbare

La médecine hyperbare des HUG (Hôpitaux universitaires de Genève) dispose d'un nouveau caisson hyperbare, unique en Suisse ! Grâce à sa double chambre, plusieurs pathologies se traitent simultanément. Sous la coordination du Dr Jean-Yves Berney, une équipe médico-technique spécialisée prend en charge les victimes d'accidents de plongée ou d'intoxication au monoxyde de carbone – 24 heures sur 24.



## Lever le pied avec SuisseMobile

Notre pays possède un réseau unique destiné à la mobilité douce : SuisseMobile. Les meilleurs itinéraires de marche, vélo, VTT, roller ou canoë de Suisse – soit plus de 20 000 km – disposent d'un balisage uniforme. Reliés entre eux par les transports publics, ces parcours offrent aussi le transport de bagages, les possibilités d'hébergement ou la location de vélos. [www.suissemobile.ch](http://www.suissemobile.ch).



## Le danger est dans le pré

Le SPAA (Service de prévention des accidents dans l'agriculture) dispense ses précieux conseils afin de réduire le nombre de blessés et de décès en milieu agricole. La moitié des accidents mortels reste liée à l'usage de machines et de tracteurs. Comportement inadéquat, stress et pannes en sont les causes majeures, ceci malgré des appareils sécurisés. Leur nouvelle campagne « Safe at work » sensibilise les agriculteurs à ces risques: [www.bul.ch/f](http://www.bul.ch/f).

Formation continue des partenaires au sol

# Premiers secours : le maillon initial !

**En Suisse, 80 % des forêts se situent dans des terrains à forte déclivité. En cas d'accidents, une bonne gestion de l'urgence se révèle essentielle. Le Centre de formation professionnelle forestière (CFPF) du Mont-sur-Lausanne propose en Suisse romande des cours de sauvetage en collaboration notamment avec la Rega. Un partenariat développé sous la houlette de Didier Noyer, instructeur Rega responsable pour la partie ouest du pays.**

Un forestier-bûcheron sur trois subit un accident de travail chaque année ! Les statistiques sont alarmantes puisque ce taux est le plus élevé des branches professionnelles suisses. Le remède ? Sensibilisation, prévention et gestion rigoureuse des premiers secours.

### La Suisse, grenier à bois

Le CFPF – en plus de son rôle premier de formateur – offre des cours de perfectionnement au personnel forestier et aux collaborateurs des entreprises et services actifs dans les milieux de l'environnement. A ce titre, il met sur pied 4 à 6 fois l'an le cours de « sauvetage et premiers secours » en terre vaudoise. Il est à relever que le canton de Vaud compte le plus grand volume de coupe de bois en Romandie !

Face aux accidents, les collaborateurs des entreprises forestières se doivent d'adopter le bon comportement, d'être prêt à intervenir dans l'urgence. Qui alerter, comment préparer le blessé à l'évacuation, quels gestes pratiquer comme premiers secours ? Chaque partenaire de la chaîne suisse de sauvetage peut intervenir en cas de besoin : ambulanciers, spécialistes de la colonne de secours, pompiers et service de secours hélicoptéré.

### Ambassadeur au service de ses partenaires

La Rega dispense elle aussi des stages et des cours à l'intention de ses partenaires de sauvetage au sol. Didier Noyer, nouvel instructeur, intervient près de 50 fois en Suisse romande cette année. Professionnels de la montagne et du secteur agricole, écoles d'aspirants de police, troupes sanitaires de l'armée, assureurs immobiliers, groupement des sages-femmes indépendantes... autant de secteurs d'activités susceptibles de réceptionner un hélicoptère. « Je me perçois comme un ambassadeur de la Rega puisque j'ai pour mission d'assurer la communication entre les professionnels du sauvetage et l'institution », précise Didier Noyer.

Comme pour les cours dispensés par le CFPF, la formation continue se compose d'une phase théorique puis d'un exercice pratique de sauvetage hélicoptéré. Prise en charge des blessés avec le treuil et présentation de l'Eurocopter EC 145 se conjuguent avec déclenchement de l'alarme et procédures d'évacuation des accidentés. Une collaboration où chaque maillon de la chaîne se doit d'être efficace et solide !

*Marie-Christine Repond*

Exercice réussi : une collaboration efficace des partenaires du sauvetage.



# Question posée à la Rega



« De nombreux alpinistes et randonneurs à pied ou à ski sont aujourd'hui équipés d'un GPS. Est-il utile en cas d'urgence ? Quelle importance les coordonnées GPS ont-elles pour la Rega lors de l'alerte et du sauvetage ? »

Marielle Fraefel, ingénieur en sciences de la terre/géoinformaticienne, Zurich

Chère Madame,



*Des coordonnées précises, issues d'un GPS ou d'une carte topographique, nous sont très précieuses. Après l'alarme donnée, la centrale d'intervention les transmet directement à l'équipage Rega. Une fois introduites dans le système de navigation, l'hélicoptère peut se rendre directement sur le lieu de l'accident, évitant ainsi de plus longues recherches. Si vous êtes en mesure de nous donner vos coordonnées grâce à un GPS, cela nous aide donc beaucoup.*

*Cependant, le GPS n'est pas une solution miracle : une fois mis en marche, il a besoin de plusieurs minutes avant d'indiquer sa position exacte. Autre élément essentiel, savoir quel bouton ou quel menu activer pour afficher les coordonnées exactes. L'expérience a montré que de nombreux possesseurs de GPS ne savaient pas où trouver leurs coordonnées en cas d'urgence.*

*En situation de stress – un cas fréquent lorsqu'on doit alerter la Rega – on intervertit facilement deux chiffres ou on oublie une virgule. Gardez donc votre calme et indiquez précisément vos coordonnées, en mentionnant virgules et espaces. Nous vous conseillons d'installer le système de coordonnées suisses (Swiss Grid) sur votre appareil ; ce système affiche des chiffres simples et des données claires. En outre, nous pouvons utiliser ces indications telles quelles sans devoir les convertir.*

*Un dernier conseil : ne vous fiez pas uniquement à votre GPS ; il peut être hors d'usage au moment crucial, que ce soit à cause d'une batterie ou d'un accu vide ou du choc de l'accident. Vous devez connaître votre situation, même sans GPS, et pouvoir la décrire sur une carte de la Suisse, en donnant le plus d'indications possibles. Il est donc toujours recommandé d'avoir une carte d'excursion avec soi. Et bien entendu, un GPS ne doit en aucun cas inciter son possesseur à prendre plus de risques, comme par exemple se lancer dans une randonnée alors que la visibilité est mauvaise.*

*Je vous souhaite de belles randonnées en toute sécurité !*

Brigitte Kandlbinder  
Cheffe d'opération Rega

## Six astuces pour utiliser correctement son GPS

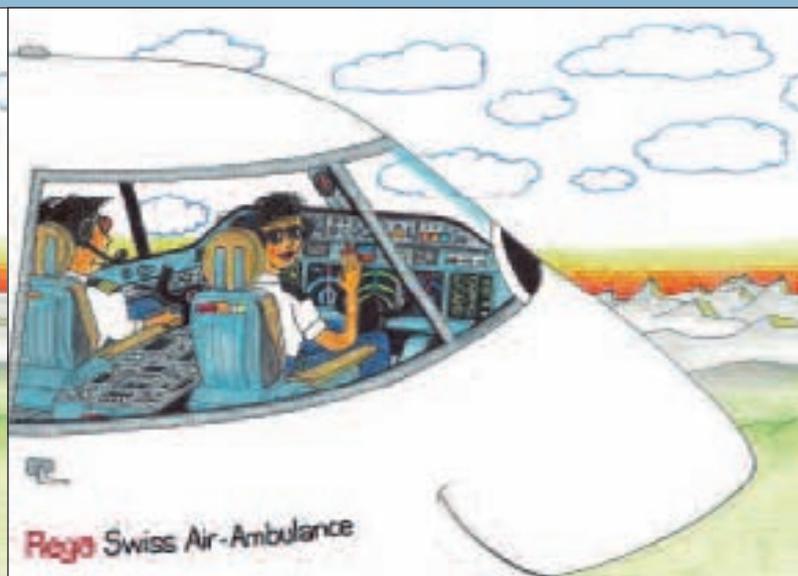
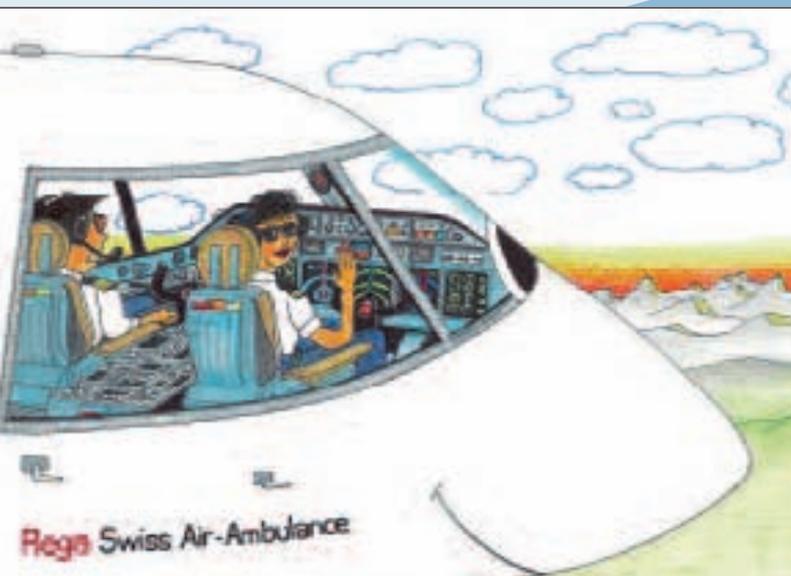
- > Chargez et soignez la batterie ou l'accu !
- > Savez-vous comment afficher les coordonnées de localisation ?
- > Le système de coordonnées suisses (Swiss Grid) est-il installé ?
- > Attention au stress : lisez précisément les données !
- > Ne prenez aucun risque, même avec un GPS !
- > En plus du GPS, emmenez toujours une carte (échelle 1 : 50 000 ou 1 : 25 000).



# REGA SPÉCIAL KIDS

## Jeu des dix erreurs

Volant à 7000 mètres d'altitude, l'avion-ambulance de la Rega met le cap sur les Alpes. Les quelques nuages n'inquiètent nullement le capitaine et sa copilote : le cockpit est équipé d'instruments modernes et l'avion est fiable. Notre dessinateur Joggi a glissé dix erreurs en recopiant ce dessin. Sauras-tu les retrouver ?



© Illustration : Joggi / Peter Jost

## Concours

En 2009, pour la première fois, la Rega a effectué des vols équipés d'une machine spéciale. Lorsque le cœur et les poumons sont gravement atteints, cet équipement permet de sauver la vie des patients. Grâce à sa petite taille et à son poids léger, cet appareil peut être embarqué à bord de l'hélicoptère et de l'avion-ambulance de la Rega.

Envoie ta réponse sur carte postale d'ici au 16 juillet 2010 à : **Rega « Quiz », case postale, 1289 Genève Services Spéciaux**. Parmi les bonnes réponses, la Rega tirera au sort dix gagnants qui recevront chacun une station météo « Irox », d'une valeur de CHF 69.-

**Bonne chance !**



Cette machine s'appelle

- A) «Black-Box»  
ou  
B) «Life-Box»

**Solution du magazine n° 73 : l'hélicoptère de la Rega immatriculé HB-ZRD appartient à la base d'intervention Rega de Zurich, à Dübendorf.**

**Ont gagné un sac de sport Rega :** Pierre Chenux, Avry ; Dario De Coppi, Winterthur ; Romilda Langiu, Bodio ; Gabi Moll, Tegerfelden ; Giacomo Palà, Olivone ; Juri Stöckli, Höfen ; Bruno Theiler, Wilchingen ; Thibaud Vincent, Marly ; Ann Williams, Fribourg ; Jessica Wüthrich, Saland

**Félicitations !**



Haut perché : bien assuré, Tim s'élançait pour la première fois à l'assaut de la paroi.

## Un ange gardien au Märlistein

**Lors d'une escalade en automne 2009, le petit Tim a eu de la chance dans son malheur : ce jour-là, quand il se blesse en chutant d'une hauteur de trois mètres, son ange gardien veille sur lui. Tim aurait pu se retrouver paralysé.**

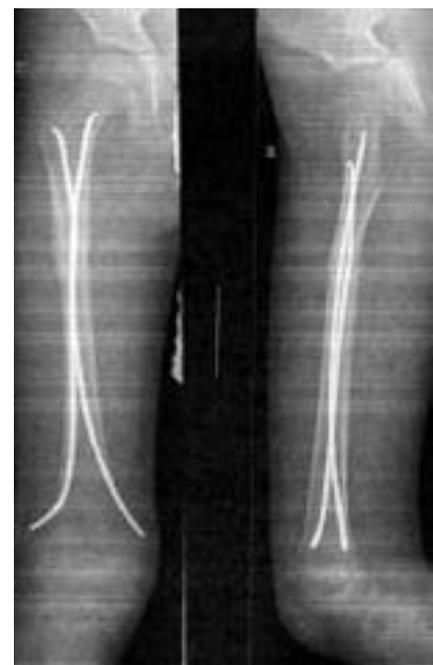
Tout avait pourtant bien commencé en ce samedi 12 septembre 2009. Dans le Diemtigtal bernois, à quelque 1600 mètres d'altitude, Tim (6 ans) va faire son baptême d'escalade. La petite équipe – ses parents, sa sœur cadette Anna (4 ans) et des amis – ont choisi le jardin d'escalade du Märlistein, près d'Obergestelen, spécialement aménagé pour les enfants. Tim apprend vite à manier corde et mousquetons. Tout se passe à merveille ; les enfants grimpent à tour de rôle le long de la paroi de 15 mètres, bien assurés et sous la surveillance des parents.

Soudain, au moment où Tim veut se reposer de ses efforts, c'est l'accident ! Alors que sa sœur s'entraîne, suspendue à la corde, Tim commence à trouver le temps long. Il s'amuse à passer d'un mousqueton à l'autre mais sans être encordé. Rien de grave, se dit-il, avant qu'il ne dérape tout à coup. Le jeune grimpeur chute d'une hauteur de près de trois mètres, directement aux pieds de son père. « En soulevant Tim en pleurs, j'ai tout de suite compris qu'il s'était fracturé le fémur droit. Je savais qu'il s'agissait d'une blessure très douloureuse à opérer. J'ai alors immédiatement

alerté la Rega », déclare Samuel Jordi, père de Tim et médecin généraliste de profession. Cette chute aurait pu virer au drame. Sans son ange gardien, Tim aurait pu se retrouver paralysé au lieu de « seulement » souffrir d'une fracture du fémur.

Grâce à une décision rapide et à des coordonnées géographiques précises, l'équipage de la base Rega Zweisimmen rejoint le lieu de l'accident très peu de temps après l'alerte. Alors que les premiers soins au blessé sont prodigués, un épais brouillard se lève sur le Märlistein. Impossible de décoller. Des amis des parents de Tim amènent alors rapidement leur véhicule à proximité du lieu de l'accident. Il est prévu d'emmener l'enfant à l'hôpital en voiture, sous surveillance médicale. Le médecin de la Rega lui administre une brève narcose pour soulager temporairement la douleur. Mais quand les sauveteurs installent Tim sur le matelas coquille le brouillard se déchire subitement. Le pilote décide de décoller sans délai.

Tim se réveille alors que l'hélicoptère vole au-dessus du Simmental, en chemin vers l'Hôpital de l'Île à Berne. Il trouve cette expérience



Radiographies : les tiges métalliques dans la jambe de Tim sont bien visibles.



Entre de bonnes mains :

Tim est immédiatement soigné par sa mère Nelly et l'équipage de la Rega sur le lieu de l'accident.



Vol sans anicroche :

le médecin de la Rega administre une narcose à Tim pour calmer la douleur.

Une dernière fois :

pour la photo, Tim grimpe encore une fois, sécurisé par toute sa famille.

passionnante et ne ressent plus aucune douleur. Son père est à bord, tandis que sa sœur Anna et sa mère Nelly sont restées au Märlistein, inquiètes. Le lendemain matin, elles se rendent à l'hôpital pour visiter Tim opéré la nuit même, après avoir subi une série de radiographies et d'examens. L'intervention – une opération de routine pour les médecins de l'hôpital pédiatrique – a duré près de 45 minutes. Afin d'immobiliser la jambe cassée de Tim, des broches de 3 mm de large ont été fixées à gauche et à droite de son genou.

D'un naturel plutôt vif, Tim a trouvé le temps de convalescence plutôt long. Il a passé en tout six semaines en chaise roulante. Au début, sa mère le conduit tous les jours au jardin d'enfants, situé par chance à un jet de pierre de la maison. Ensuite, sa maîtresse l'autorise exceptionnellement à s'y rendre en pédalant sur son tracteur de jeu, un exercice qui l'aide à se réhabituer à marcher. Aujourd'hui, le garçon gambade à nouveau comme si de rien n'était. A une seule exception près : il ne veut plus, pour l'heure, entendre parler d'escalade.

*Christian Trottmann*





## Les vaches : à « traiter » avec prudence !

**Élevage respectueux des vaches allaitantes et des taureaux, recours à des chiens de troupeaux contre les loups et les ours : le travail à l'alpage est particulièrement exigeant. Si les incidents entre animaux et randonneurs sont rares, un comportement inapproprié peut être source de danger. Un spécialiste explique comment prévenir ce type d'accidents.**

Les Alpes, très appréciées des randonneurs, comptent parmi les espaces de détente les plus précieux de notre pays. Ses pâturages alpins sont également utilisés depuis des siècles pour faire brouter le bétail, en accord avec une agriculture respectueuse des animaux et de l'environnement. Si les incidents entre randonneurs et animaux sont rares, ils ont toutefois augmenté ces dernières années. Suite à des changements en matière d'élevage du bétail et à des dispositions de protection des animaux plus strictes, des vaches allaitantes et des taureaux paissent à présent dans les pâturages alpins ainsi que sur les chemins de randonnée.

Le sentiment d'appartenance au troupeau est particulièrement marqué chez les vaches allaitantes, dont l'instinct protecteur est très développé – et même souhaité. Elles considèrent l'homme ou le chien comme des intrus. Les taureaux ne sont par ailleurs pas plus dangereux que les femelles qui protègent leur petit. Si les bêtes au comportement perturbé sont interdites d'estivage, les randonneurs doivent tout de même impérativement tenir leur chien en laisse pour éviter toute manifestation de peur ou d'affolement chez le bétail ; dans des cas extrêmes, ce dernier peut réagir par un comportement agressif ou une fuite de panique.

La réintroduction du loup et de l'ours exige en outre une protection accrue des moutons et des chèvres par des chiens de troupeaux qui marquent leur territoire en aboyant et en adoptant un comportement dominant prononcé. Si tel n'est pas le cas à l'égard d'autres chiens, les randonneurs ignorent souvent comment se comporter envers eux.

Voici quelques mesures utiles pour éviter les problèmes entre hommes et animaux, et prévenir les accidents.

### Règles de comportement pour les randonneurs :

- Suivre les instructions du personnel d'alpage et des bergers
- Consulter les panneaux d'informations en pénétrant dans les pâturages
- Rester sur les chemins de randonnée
- Observer les signes de menace des animaux : tête baissée, grattement au sol avec la jambe, grognement
- Passer à côté des animaux de manière calme et discrète tout en gardant une distance suffisante (20 à 50 m)
- Eviter strictement de toucher les veaux
- Tenir les chiens en laisse
- Ne pas effrayer les animaux et éviter de les fixer directement dans les yeux
- Garder son calme en cas d'approche, ne pas tourner le dos à l'animal et quitter lentement le pâturage
- Eviter de gesticuler avec un bâton

### En cas de réaction imprévisible des animaux, agir comme suit :

- Garder son calme
- En cas d'attaque, détacher la laisse du chien
- En cas d'urgence, asséner un coup de bâton ciblé sur le museau de la vache
- Faire part des observations au personnel d'alpage
- Si nécessaire, dispenser les premiers secours et alerter la Rega (tél. 1414)
- Signaler les incidents et accidents au Service de prévention des accidents dans l'agriculture (SPAA)

*Heinz Feldmann,  
Expert en sécurité, Service de prévention  
des accidents dans l'agriculture (SPAA)*



#### Liens :

Service de prévention des accidents dans l'agriculture (SPAA)  
[www.bul.ch](http://www.bul.ch)

Association Vache mère Suisse  
[www.mutterkuh.ch](http://www.mutterkuh.ch)

Informations complémentaires sur le thème de la protection des troupeaux  
[www.herdenschutzschweiz.ch](http://www.herdenschutzschweiz.ch)

Suisse Rando  
[www.swisshiking.ch](http://www.swisshiking.ch)

Union suisse des paysans (USP)  
[www.landwirtschaft.ch](http://www.landwirtschaft.ch)

# Les jeunes embarquent à bord de la Rega

**Un grand programme de relève des donateurs a été lancé voilà près de deux ans par la Garde aérienne suisse de sauvetage. Intitulé « Les jeunes embarquent à bord de la Rega », il vise à sensibiliser les jeunes en Suisse aux prestations de sauvetage aérien de la Rega. Le coup d'envoi sera donné dans quelques semaines.**

La centrale des donateurs de la Rega gère plus de deux millions d'affiliations. Ce sont en majorité des personnes de plus de 30 ans qui deviennent donateurs à titre individuel. Les jeunes entre 18 et 26 ans – en pleine fleur de l'âge – n'envisagent pas la possibilité d'un accident. C'est précisément à ce groupe-cible que la Rega souhaite s'adresser au cours de ces prochains mois et années. Pour ce faire, elle mise sur des mesures de communication et de marketing adéquates. Se basant sur une étude de marché et des sondages réalisés auprès des jeunes Suisses, l'organisation a développé des instruments adaptés à ce public bien spécifique. Un nouveau site Internet destiné aux jeunes sera notamment mis en ligne cet automne. Les futurs donateurs y trouveront des informations sur le quotidien des équipages Rega, des vidéos et des nouveautés attrayantes. En bref, la Rega se met à la page et s'adresse dorénavant aussi à la « génération YouTube ».



D'ici quelques mois, un film – sous forme de série – et un article quotidien sur la Garde aérienne suisse de sauvetage seront publiés sur Internet, via téléphones portables et médias imprimés. Des jeunes raconteront, avec leurs mots, des opérations de sauvetage récentes et mèneront des entretiens avec des membres d'équipage ou des personnalités. L'objectif? Transmettre aux jeunes la philosophie de la Rega et du sauvetage aérien. Le tout de façon ludique puisqu'entre 18 et 26 ans, la priorité, c'est de se divertir ! Au risque d'oublier parfois que l'on n'est jamais à l'abri d'un accident. Raison pour laquelle il est important, pour les jeunes aussi, de devenir donateurs Rega – en s'amusant !

*Christian Trottmann*

## Nouvelle base à Lausanne



Moderne et fonctionnelle : l'hélicoptère EC 145 décolle, dès à présent, de la nouvelle base de Lausanne (Blécherette).

Un joli cadeau d'anniversaire :

En octobre 2009, pour ses trente ans, la base de Lausanne a emménagé sous un nouveau toit, à l'aérodrome de la Blécherette.

Moderne et fonctionnel, le bâtiment se situe à seulement 550 m de l'ancienne base.

La hausse constante du nombre d'interventions et les exigences toujours plus élevées envers l'équipage requièrent des conditions de travail optimales et une infrastructure récente. Ce « cadeau d'anniversaire » permet de répondre à ces besoins.

En 1979, la Ville de Lausanne met gracieusement un terrain à disposition de la Rega.

L'équipage prend alors ses quartiers dans un bâtiment dit provisoire... pendant 30 ans.

Lors de la construction de la nouvelle base de Lausanne, les nouvelles exigences auxquelles sont soumises les sauveteurs et l'augmentation du nombre d'interventions ont été prises en compte. En effet, il y a 30 ans, seule une centaine de missions par année était assurée par la base : aujourd'hui, elle en compte plus de 1000...

*Ariane Güngerich*

Sauvetage d'un bûcheron au Pays d'Enhaut

# Miraculé une nouvelle fois

**Abattre des arbres génère de nombreux accidents, souvent graves. Pour Victor\*, un après-midi passé en forêt se termine à l'hôpital. De longs mois de convalescence s'en suivent, entre doutes et espoirs. Une certitude l'accompagne cependant depuis ce jour : « Mon fils, mon portable et la Rega m'ont sauvé la vie ! ».**

Un vendredi d'automne, la centrale d'intervention de Zurich annonce une nouvelle mission à la base Rega Lausanne : « accident de forêt région Pays d'Enhaut ». Juste le temps de remettre casque et veste polaire, l'équipage décolle à 16h37.

Alors que le soleil perce les nuages lausannois, le ciel se fait de plus en plus noir à l'approche de Vevey. Le temps se corse au passage des premiers reliefs : pluie et neige arrosent les Préalpes vaudoises. Avec une telle visibilité, les précisions données par Guillaume\*, fils de l'accidenté, se révèlent cruciales. Le pilote, Laurent Riem, secondé du sauveteur professionnel, Daniel Enggist, définit sa trajectoire au gré des nombreux câbles présents dans cette zone. Une veste rouge est repérée en bordure de forêt, l'hélicoptère se pose en contrebas.



Sur le terrain : le blessé est stabilisé avant son transport vers l'hôpital.

## Le portable comme planche de salut

Victor, sérieusement blessé, attend près d'une souche. Cet après-midi là, il souhaitait simplement couper quelques branches de sapin ornées de pives, en vue des décorations de Noël. Bûcheron aguerri, il ne comprend toujours pas pourquoi l'arbre est tombé direction 2 heures en lieu et place de verser à 6 heures... Par chance, il parvient malgré ses douleurs à s'extirper de sa fâcheuse position et, à l'aide de son portable, appelle Guillaume – il ne se trouve heureusement qu'à 3 km de l'infortuné. Dans l'intervalle, Victor (78 ans) trouve encore l'énergie d'appeler son épouse : « Ne m'attends pas, je ne rentrerai pas à l'heure ! » et il raccroche.

L'arrivée des secours – moins de 20 minutes après l'appel d'urgence – reconforte père et fils. Le médecin de la Rega, Thomas Walker, pose un rapide diagnostic, met le blessé sous perfusion et le stabilise avant son transport vers l'hôpital. Le terrain pentu ne

facilite pas la prise en charge et l'acheminement du blessé vers l'hélicoptère : pilote, sauveteur professionnel et médecin ne sont pas de trop pour porter la civière. Aucune plainte du côté de Victor, aucun gémissement... ce triple miraculé en a vu d'autres ! Chute dans une fosse à purin, coup de foudre et mise à terre lors de la tempête Lothar. « Malgré mes mésaventures, rien ne peut entamer mon enthousiasme pour les activités au grand air ! » souligne Victor.

## Le printemps sur l'alpe

A 17h28, l'Eurocopter EC 145 s'envole vers l'hôpital universitaire de Lausanne. Des nappes de brouillard s'agrippent aux sommets des préalpes, une fenêtre météo s'ouvre pourtant près du col de Lys. Laurent Riem en profite et prend la direction du Léman. L'accidenté passera cinq semaines à l'hôpital dont trois jours placé dans un coma artificiel. Multiples fractures aux côtes, sérieuse entorse au pied gauche et forts hématomes nécessitent ensuite une longue convalescence. Plusieurs mois de patience... avant que le printemps ne lui permette de retrouver ses pâturages !

Victor tient à témoigner pour remercier la Rega de son intervention effectuée avec rapidité et professionnalisme. « Je me souviendrai toujours des paroles du sauveteur de la Rega me confiant aux soins du service des urgences du CHUV : bonne chance Monsieur ! ». Trois mots essentiels... pour un nouveau coup du destin bienvenu.

*Marie-Christine Repond*

\* prénoms d'emprunt

Arrivée au CHUV : transfert entre l'EC 145 et les urgences.



# Petite musique de nuit...

Calme, silence et volupté. C'est ce que nous venons généralement chercher en montagne, dernier bastion d'un espace autoproclamé de liberté. Une liberté qui a pourtant son prix. Songez par exemple à la présence des hélicoptères en montagne. C'est un débat qui fait la Une de la presse avec la régularité d'un métronome. C'est surtout une jolie métaphore qui pourrait se résumer dans une formule qui a le mérite de sa franchise : le beurre et l'argent du beurre...

Commençons peut-être par rappeler une évidence : une opération de secours en montagne n'est jamais une opération de routine. Autant dire qu'elle exige de toute l'équipe engagée sur le terrain un entraînement sans faille. C'est particulièrement vrai pour le pilote d'hélicoptère qui tient entre ses mains la vie de tout un équipage. A risque d'enfoncer une porte ouverte, faut-il rappeler qu'un bon pilote est avant tout un pilote... qui vole ? Entendez par là un pilote qui vole souvent – y compris dans des situations délicates – pour maintenir un entraînement à son niveau d'excellence.

Or il se trouve qu'en montagne comme ailleurs, les indémodables râleurs de service pululent. Je ne pense pas forcément aux « Khmers verts », intégristes d'une écologie de salon qui veulent plus ou moins consciemment mettre la montagne sous cloche et réserver son accès à une élite. Je pense plutôt au marcheur dit *lambda*, citadin de son état, qui vient de faire une bonne centaine de kilomètres sur l'autoroute pour venir se ressourcer en altitude. J'en ai récemment croisé un joli spécimen qui roulait fièrement au volant de son imposant 4x4. Passons le fait que ce genre de véhicule n'est pas vraiment un exemple de modération lorsque son conducteur passe à la pompe. Mais c'est surtout un autocollant placardé à l'arrière de son véhicule qui a attiré mon attention. A l'image d'un panneau d'interdiction, on pouvait y distinguer la silhouette d'un hélicoptère barré de rouge avec un message sans appel : non au ski *héliporté* !

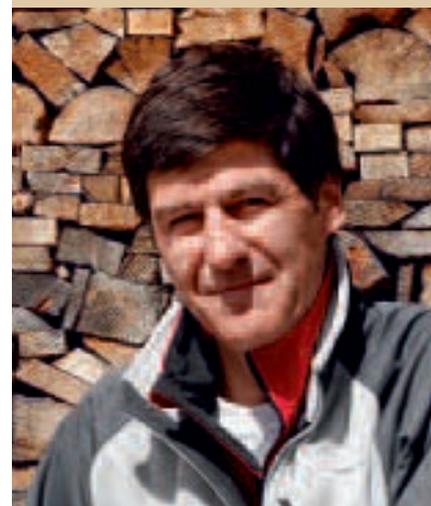
Et d'imaginer notre brave citadin tirer à boulet rouge sur le ballet des hélicoptères qui rythme

(plus ou moins discrètement, il est vrai) la vie en montagne. On pourrait s'amuser à remonter le fil de la journée de notre paté-râleur. Il commence par oublier qu'après avoir parké sa voiture, il vient d'emprunter un téléphérique pour s'économiser quelques centaines de mètres de dénivelé à la montée... voire à la descente en fin de journée, histoire de ménager des articulations qui finissent tôt ou tard par se rappeler à son bon souvenir.

Mais supposons que notre brave citadin se sente pousser des ailes. Il sort de son sac une paire de peaux de phoque et finit par atteindre, non sans une légitime fierté, une cabane du Club Alpin Suisse. Cabane ou restaurant d'altitude, la question mérite d'être posée, tant il est vrai qu'actuellement, dans nos cabanes, notre randonneur aura le choix (divine surprise !) entre une bouteille de Petite Arvine, de Cornalin ou d'Humagne Rouge ! Autant de bouteilles qui n'ont pas débarqué à ces altitudes par les bons soins de la fée Carabosse...

Il est loin le temps des porteurs et des mulets qui ravitaillaient nos refuges d'altitude. Qu'on le veuille ou non, l'hélicoptère a révolutionné notre approche de la montagne. Il ne se contente bien évidemment pas d'étoffer la carte des vins de nos cabanes. Il se révèle indispensable – liste non exhaustive – pour mettre en place des paravalanches, construire un téléphérique ou sécuriser le domaine skiable cher à notre citadin en mal de grands espaces.

Sans oublier, bien évidemment, les secours. Les statistiques le prouvent : si les alpinistes chevronnés font rarement appel aux professionnels du secours, la très grande majorité des interventions concernent les randonneurs qui ont un accident en moyenne montagne. Autant dire que nous sommes tous concernés ! Et c'est là qu'une équipe de secouristes qui débarque en hélicoptère se transforme comme par enchantement en Saint Bernard des Alpes. Quelle est douce la petite musique d'un hélicoptère qui se porte à votre secours ! Comme quoi tout est relatif et ce n'est pas ce cher Albert qui nous contredira...



**Benoît Aymon**

Journaliste / Producteur  
« Passe-Moi les Jumelles »,  
RTS



Route et hôpital avec place d'atterrissage –  
nouveaux lieux d'intervention dès 1961

# De la montagne à la plaine



Si jadis le sauvetage aérien se résumait à des missions d'évacuation en montagne, il englobe aujourd'hui une aide médicale d'urgence dans tout le pays. Le chemin pour y parvenir fut long et semé d'embûches techniques tout comme bureaucratiques.

Septembre 1961 : à l'occasion d'un exercice de démonstration de la Rega, de la police et des samaritains, le Pilatus Porter atterrit sur une route cantonale à Bassersdorf (ZH).



Sauvetage aérien : le Pilatus Porter pouvait accueillir deux patients en position couchée.

A ses débuts, la Garde aérienne suisse de sauvetage était considérée comme un « enfant des montagnes ». Si l'hélicoptère avait certes délesté le mulet ou le dos du secouriste alpin de la charge du patient, il se contentait d'emmener les blessés au plus vite des parois rocheuses à l'hôpital.

Très rapidement, des médecins engagés se sont investis dans la fourniture d'une aide médicale efficace sur les lieux de l'accident, accompagnant bénévolement les équipages dans leurs opérations en montagne. Les premiers jalons du sauvetage médical aérien étaient posés.

### L'hôpital devient un partenaire

Ces médecins dispensaient les premiers secours vitaux à même la paroi rocheuse ou le cône d'avalanche ; ils pouvaient aussi décider de la destination de l'hélicoptère avec le patient à bord. Les hôpitaux devinrent du coup d'importants partenaires du sauvetage aérien, ce qui nécessitait des capacités de part et d'autre mais exigeait également des centres hospitaliers adaptés en termes de construction. Les héliports devaient ainsi être dégagés, éclairés et proches du service des urgences.

### Un pionnier contre la lourdeur du système

Intégrer le sauvetage aérien dans le dispositif des urgences n'était pas chose facile. Le professeur Georg Hossli, ancien chef de l'unité d'anesthésie de l'hôpital cantonal de Zurich, peut se référer à sa propre expérience. En 1955, il s'est vu refuser par le Conseil d'Etat

zurichois l'aménagement d'un hélicoptère. « Les patients venus de l'extérieur ne doivent pas surcharger les infrastructures hospitalières zurichoises ; tout effort dans ce sens n'est pas dans l'intérêt du canton » avait alors argumenté le gouvernement.

Le professeur Hossli ne se laissa pas décourager. Les années suivantes, ce pionnier et visionnaire déposa d'autres demandes de même nature. En 1958, il obtint un premier succès : le gouvernement autorisait l'utilisation « occasionnelle » d'un terrain de sport de l'école cantonale, situé à proximité de l'hôpital, comme lieu d'atterrissage pour l'hélicoptère de sauvetage. Une autorisation préalable du concierge devait toutefois être obtenue pour chaque intervention, ce qui témoigne du peu d'importance accordé jadis à ce nouveau domaine des secours. Sans compter qu'après l'atterrissage, l'ambulance devait encore transporter les patients jusqu'au service des urgences sur une distance de 500 mètres, le tout sur des routes très fréquentées.

La persévérance finit toutefois par payer : en 1970, les forces aériennes et la Garde aérienne suisse de sauvetage mènent avec



Main dans la main :  
des samaritains préparent les blessés pour le transport avec le Pilatus Porter...



Place d'atterrissage improvisée :  
l'hélicoptère de sauvetage, avec des patients à son bord,  
devait atterrir sur le terrain de sport, à 500 mètres de l'hôpital.

succès une série d'exercices d'atterrissage sur le toit de l'auditoire de l'hôpital cantonal de Zurich. Les patients peuvent désormais être transférés directement au service des urgences.

### Exercice et période d'essai – l'hélicoptère se pose sur la route

A l'époque, le nombre de blessés graves de la route augmente drastiquement. Comme ces patients requièrent une aide médicale d'urgence sur les lieux de l'accident, le sauvetage aérien présente alors des avantages évidents. Dans les montagnes comme sur la route, le travail d'équipe joue un rôle prépondérant. Il faut pouvoir compter sur la collaboration fiable et désintéressée de tous les partenaires concernés: police, ambulance, service du feu, Rega et hôpitaux.

Un vaste exercice d'intervention va d'ailleurs mettre tous ces acteurs à l'épreuve. Le 30 septembre 1961, la Rega atterrit avec un avion et un hélicoptère sur une route cantonale fermée, près de Bassersdorf, à proximité d'un lieu d'accident fictif. Bien que toute l'opération se déroule sans heurts, il faudra attendre 14 ans pour que la réalité remplace la fiction. Sous la forme d'un projet d'abord pilote puis définitif, la police cantonale zurichoise commence, dès 1975, à faire appel à l'hélicoptère pour les accidents de la route. Le service des urgences élargit ainsi sa « portée » jusque sur les lieux de l'accident – pour le bien des patients. D'autres cantons ont suivi, de sorte qu'aujourd'hui on ne saurait imaginer un lieu d'accident avec des blessés graves sans médecin de la Rega.

Walter Stünzi



...et avec l'hélicoptère Agusta-Bell 47J de la Garde aérienne suisse de sauvetage.

# Grandir avec la carte Rega

**Qui dit été, dit vacances ! Vous et votre famille êtes donateurs de la Rega et envisagez d'entreprendre diverses activités de loisirs. Plusieurs questions surgissent alors à propos de votre affiliation. Qui fait partie de la famille ? Qu'en est-il des enfants devenus majeurs ?**

Si les donateurs sont en principe des personnes individuelles, nombre de loisirs sont partagés en famille. Grillades au bord du lac, randonnée en montagne, tour à vélo sur le plateau, autant d'activités qui comportent un risque potentiel et requièrent une solution simple.

L'affiliation familiale répond aux besoins des familles avec enfants. Formule pratique et avantageuse – elle ne coûte que 70 CHF par année –, elle inclut à la fois les parents et les enfants de moins de 18 ans, indépendamment de leur nombre. L'état civil des parents (mariés ou non) et le lieu de domicile ne sont pas déterminants. Toute la famille est enregistrée sur une seule et même carte de donateur. Il en va de même pour les familles monoparentales : un parent – le père ou la mère – cotise 40 CHF pour lui et ses enfants. L'affiliation familiale s'est donc adaptée aux changements de société tout en restant simple et accessible.

Retour sur quelques questions fréquentes :

**« Comment puis-je m'assurer que la Rega dispose de mes données familiales ? »**

En tant que donateur, vous pouvez consulter en tout temps les données relatives à votre affiliation sur le site [www.admin.rega.ch](http://www.admin.rega.ch). Les indications d'accès nécessaires (numéro de donateur et code PIN) figurent sur votre formulaire de facturation. Vous pouvez également nous transmettre vos données familiales pour actualisation sur [www.info.rega.ch](http://www.info.rega.ch). Si vous ne disposez pas de connexion Internet, vous pouvez nous communiquer vos données par téléphone au 0844 834 844 ou par fax au 044 654 32 48.



**« Nous bénéficions d'une affiliation familiale. Pourquoi mon épouse et mes enfants ne reçoivent-ils pas de carte de donateur personnelle ? »**

La carte de donateur familiale est établie au nom du destinataire de la facture et vaut pour les deux parents et les enfants de moins de 18 ans. Aucune carte de donateur n'est établie au nom des autres membres de la famille. Une précision encore : en cas d'urgence, vous n'êtes pas tenu de présenter votre carte de donateur.

**« J'ai constaté que ma fille âgée de 19 ans doit s'affilier individuellement car en tant qu'adulte, elle ne bénéficie plus de l'affiliation familiale. Comment dois-je procéder ? »**

Les jeunes adultes peuvent s'inscrire en ligne sur le site [www.rega.ch](http://www.rega.ch) > **Donateurs > Devenir donateur**. Ils ont également la possibilité de le faire par téléphone.

Nous espérons que ces quelques précisions vous aideront à mieux comprendre le système d'affiliation familiale. Vous nous avez peut-être même déjà communiqué les changements correspondants, de sorte que vos enfants adultes puissent jouir d'une vie active tout en étant affiliés correctement à la Rega. Les grillades au bord du lac, les randonnées en montagne et les tours à vélo en famille n'en seront que plus plaisants. D'ores et déjà, nous vous souhaitons un bel été !

*René Fritschi, Chef Centrale des donateurs*

## Comment joindre la Rega ?

**Numéro d'alarme en Suisse**  
1414

**Numéro d'alarme de l'étranger**  
+41 333 333 333

**Centrale des donateurs**  
Tél. 0844 834 844, fax 044 654 32 48  
[www.rega.ch](http://www.rega.ch) ou [www.info.rega.ch](http://www.info.rega.ch)

**Boutique Rega**  
Tél. 0848 514 514, fax 0848 514 510  
[www.shop.rega.ch](http://www.shop.rega.ch)

**Centrale téléphonique**  
044 654 33 11

**Adresse pour toutes questions**  
[www.info.rega.ch](http://www.info.rega.ch)

**Pour s'abonner au bulletin Rega en ligne**  
[www.airmail.rega.ch](http://www.airmail.rega.ch)