



rega 

60 ans. Grâce à votre soutien.

Numéro 78, juin 2012

Magazine des donateurs de la Garde aérienne suisse de sauvetage



4 Médecine dans le sauvetage aérien

Une assistance médicale par les airs, 24h/24

60 ans de médecine dans le sauvetage aérien suisse – déjà les pionniers de la Rega ont permis l'impossible. Un credo toujours d'actualité. Aujourd'hui, des appareils high-tech permettent même de sauver des patients en soins intensifs.

8 Aide internationale

Des avions-ambulance qui interviennent dans le monde entier

Les Suisses qui tombent malades ou subissent un accident à l'étranger trouveront à la Rega, 24h/24, un interlocuteur expérimenté, parlant leur langue. Une fois dans l'avion-ambulance, le patient se sent déjà un peu comme à la maison.

12 Alarme

Du salon improvisé à la centrale ultramoderne

C'est le centre névralgique de la Rega. 24h/24, la centrale d'intervention traite les appels d'urgence et coordonne les opérations en Suisse comme à l'étranger. Si sa tâche est aujourd'hui facilitée par des outils de pointe, cela n'a pas toujours été le cas.

16 Poster

L'évolution de la flotte Rega sur six décennies

Un poster à détacher où figurent les hélicoptères et les avions-ambulance de la Rega sur une double page et, au dos, la flotte actuelle.

19 Sauvetage aérien en Suisse

Le secours aérien par tous les temps, ou presque

La Rega peut fournir une assistance médicale même dans les endroits les plus reculés. Les pionniers du sauvetage aérien devaient déjà surmonter de nombreux obstacles de leur temps. Mais aujourd'hui encore, une mauvaise météo peut compromettre une mission.

24 Infrastructures

Des infrastructures de pointe

Des infrastructures et un équipement des plus modernes pour le siège et les bases Rega : la sécurité et la disponibilité à tout moment sont ainsi garanties. Il n'en a pas toujours été ainsi : autrefois, les équipages devaient parfois se contenter d'une simple caravane comme quartier général.

28 Evénements

Des événements de grande ampleur et des coups du sort

Des opérations d'envergure comme un accident de car avec de nombreux blessés : là aussi la Rega est à pied d'œuvre. Mais les coups du sort font également partie de son histoire. Elle consacre une page de cette édition anniversaire aux collaborateurs qu'elle a perdus en mission.

32 Anniversaire

Portes ouvertes, nouveau film et concours : les cadeaux de la Rega à ses donateurs

La Rega remercie ses donateurs en leur ouvrant les portes de son siège et de ses bases de plaine. Le film « Au cœur de la Rega » témoigne du quotidien du sauvetage aérien. Et n'oubliez pas de participer à notre concours cinéma !

0844 834 844

Le numéro d'appel des donatrices et donateurs

Pour joindre la Rega : voir page 32

Couverture :

Le visage de la Rega : trombinoscope de l'ensemble des collaboratrices et collaborateurs.

Conseil de fondation

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

Direction

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

Impressum

Magazine des donateurs de la Garde
 aérienne suisse de sauvetage (Rega)
 Numéro 78, juin 2012
 Parution semestrielle
 Tirage 1,682 millions

Editeur

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

Rédaction

Sascha Hardegger, rédacteur en chef
 Ariane Güngerich, direction
 Philipp Keller, iconographie
 Wanda Bühler
 Maria Betschart

Collaboration

Walter Stünzi
 Antonella Stefanelli
 Federica Mauri
 Stéphanie Spiess
 Christian Trottmann
 Christophe Campiche

Photos

Archives Rega (p. 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9,
 10, 12, 13, 14, 16, 17, 19, 20, 21, 24,
 25, 26, 28, 29)
 Christian Perret (p. 2, 13)
 Massimo Pedrazzini (p. 2, 21)
 Heinz Rindlisbacher (p. 5)
 Peter Lewis (p. 9, 25)
 Friedli Engesser (p. 9)
 Philipp Keller (p. 14, 15, 18, 25, 26, 29)
 Thomas Gnägi (p. 21)
 Jacques-André Dévaud (p. 26)
 Sascha Hardegger (p. 29)
 Frank Born (p. 29)
 Divers (p. 4, 7, 10, 14, 26, 29, 31)

Production tutto fatto, Zurich

Graphisme Alex Demarmels, Thalwil

Impression Swissprinters

Publicité Zürichsee Werbe AG, Stäfa

Reproduction

avec indication des sources



Chère donatrice, Cher donateur,

Depuis sa création en 1952, la Rega totalise plus de 300'000 interventions, et au moins autant de personnes sauvées. Aujourd'hui encore, l'assistance médicale aérienne est tout sauf un modèle en perte de vitesse, bien au contraire : jamais les services de la Garde aérienne suisse de sauvetage n'ont été aussi sollicités. L'an passé, nos hélicoptères sont intervenus à 10'797 reprises, soit une hausse de 5,7% par rapport à 2010.

A l'occasion de son 60^{ème} anniversaire, la Rega tient à vous exprimer ses sincères remerciements pour votre précieux soutien ; sans nos donatrices et donateurs, la Rega n'existerait tout simplement pas. Ce sont vos contributions annuelles qui nous permettent d'assurer, jour après jour, une assistance aérienne rapide et professionnelle. Comme vous, près de 2.4 millions de personnes nous soutiennent, souvent dans le cadre d'affiliations familiales. En 2011, 86'000 nouveaux donateurs ont rejoint leurs rangs.

Nous aimerions profiter de cette édition « jubilé » de notre magazine pour vous plonger au cœur de l'histoire de la Rega, mettre en avant les prestations et l'utilité de notre organisation, tout comme aborder la question des défis de demain : passé, présent et avenir du secours aérien en Suisse, tel est le fil conducteur de ce numéro spécial du « 1414 ».

Pour l'heure, une chose est sûre : la Rega entend continuer à assumer à l'avenir son rôle de pionnière en termes d'assistance. Voilà désormais 60 ans que les personnes en détresse peuvent compter sur nous ; nous ferons en sorte que cela perdure !

60 ans. Grâce à votre soutien.

Cordialement,

Ernst Kohler,
 CEO/Président de la direction

Années 50 :
le patient est allongé, seul,
à l'extérieur de l'appareil.
Le suivi médical est inexistant.



Des premiers soins élémentaires à la médecine de pointe

24 heures sur 24, la Rega vole au secours des patients

Le visage de l'assistance médicale aérienne en Suisse a évolué à une telle vitesse que les récits des premières heures du sauvetage nous paraissent surannés. C'était pourtant il y a 60 ans seulement. Le credo est par ailleurs resté le même: du temps des pionniers comme à l'heure actuelle, les médecins de la Rega font des miracles. Avec des appareils médicaux à la pointe, la Rega peut aujourd'hui prendre en charge des patients souffrant de maladies complexes.

Tout juste 60 ans, et pourtant, que de changements ! Prenez l'exemple du transport des patients : il n'y a pas si longtemps encore, il était allongé sur un brancard à l'extérieur de l'hélicoptère, certes protégé par un capot de plastique, mais hors de portée de l'équipe de secours. L'unique procédure de contrôle consistait alors en un coup d'œil du pilote, pour s'assurer que le blessé était toujours bien là. Ce n'est qu'à partir des années 60 que le patient peut être soigné à bord même de l'hélicoptère de sauvetage.

Médecin, le Professeur Georg Hossli se souvient très bien de l'un de ces premiers vols : aidé du pilote, il réussit tant bien que mal à installer dans la minuscule cabine de l'appareil le blessé, victime d'une fracture ouverte à la jambe. Il s'aperçoit alors qu'ils ne peuvent plus fermer la porte ! Ni une ni deux, la porte est retirée ... et le vol sera glacial. Georg Hossli avait par ailleurs l'habitude, avant chaque intervention, de consulter Fritz Bühler – le directeur technique de la Rega d'alors – et d'évaluer avec lui le degré d'urgence



27 avril 1952

La fondation

A l'hôtel Bären à Douanne, la Société Suisse de Sauvetage (SSS) crée la Garde aérienne suisse de sauvetage en tant que sous-section.



1952

La Garde aérienne suisse de sauvetage opérationnelle

Le 25 décembre, le Dr Rudolf Bucher, directeur de la Garde aérienne suisse de sauvetage, annonce sur l'émetteur radio de Beromünster que les parachutistes-secouristes et les hélicoptères sont désormais opérationnels.



Dans les années 60, l'atterrissage sur le toit d'un hôpital, aujourd'hui monnaie courante, passait encore pour une idée folle.

médicale. « A l'époque, la moindre mission prenait des contours dramatiques; les soins médicaux étaient plutôt rudimentaires. »

Années 60 : des hélicoptères sur le toit des hôpitaux

Pionnier de la Rega, le Professeur est à l'origine d'un bon nombre de visions et d'idées qualifiées parfois d'un peu folles, comme par exemple celle d'atterrir sur le toit d'un hôpital. « Impossible ! », s'indignait-on alors. Jusqu'au jour où une tentative a été autorisée : depuis, ce type d'atterrissage est devenu la norme. D'autres idées de son cru : l'instauration d'un service de piquet et le fait d'amener le médecin directement vers le patient. « La Rega, si bonne soit-elle, ne servirait à rien si

le médecin n'était pas directement amené sur le lieu de l'intervention. » Par ailleurs, l'introduction d'une nouvelle caisse de matériel médical d'urgence a entraîné une standardisation de l'équipement médical de base à bord des hélicoptères et des avions. Ces innovations marquent ainsi l'avènement de la médecine d'urgence moderne – sur le lieu même de l'intervention et durant les transports – dont on s'imagine bien mal se passer aujourd'hui.

Années 80 : le premier oxymètre transportable

Une petite pince au doigt pour mesurer en quelques secondes le taux d'oxygène dans le sang, avec un écran pour visualiser les résultats : de nos jours, une méthode standard. Pourtant, ce n'est qu'en 1986 que l'oxymètre de pouls, comme on l'appelle, a fait son apparition dans le secours aérien. Un plus inestimable : s'il était déjà possible de transporter des patients intubés et ventilés, la détermination d'un taux d'oxygène insuffisant relevait auparavant d'hypothèses, basées sur des critères telles que la coloration bleutée des lèvres ou des ongles. C'est sur un vol Bangkok – Bâle que l'équipe médicale a pour la première fois pu connaître la saturation en oxygène exacte d'un patient pendant le transport grâce à l'oxymètre.

2009 : médecine de pointe au-dessus des nuages

L'esprit des pionniers, qui rend possible l'impossible, reste bien vivant au sein de la Rega. Pour la première fois de son histoire, des patients



1986 : transport d'un patient en soins intensifs sous respiration artificielle.



Découvrez le lieu de naissance de la Rega, à Douanne

C'est le 27 avril 1952 à l'hôtel Bären de Douanne que la Garde aérienne suisse de sauvetage est fondée. La commune de Douanne-Daucher félicite d'ailleurs la Rega pour ses 60 ans. Quant à vous, chères donatrices et chers donateurs, nous aimerions vous faire connaître notre belle région et espérons vous accueillir bientôt sur les rives du lac de Biemme.

Parmi de nombreux sites intéressants, nous vous recommandons un sentier culturel facile d'accès, y compris pour les enfants, qui vous fera découvrir la montagne de Douanne et les gorges du même nom. La balade débute à Macolin, que l'on rejoint en funiculaire depuis Biemme. Plus loin, le sentier, spectaculaire, parcourt les gorges le long de cascades, traverse le cours d'eau sur d'audacieuses passerelles et emprunte des galeries taillées dans le roc. La promenade se termine trois heures plus tard dans les ruelles du village viticole de Douanne, où caveaux et restaurants ne font pas défaut. En guise de conclusion à la hauteur de cette magnifique journée, un retour en bateau sur le lac s'impose.

Christophe Campiche,
Commune de Douanne-Daucher

www.twann-tüscher.ch
www.tourismus-bielersee.ch/f



1953

Premiers parachutistes-secouristes

Durant l'hiver, les premiers parachutistes de la Garde aérienne suisse de sauvetage interviennent pour leur 1^{ère} mission d'urgence.



1955

Grande démonstration publique

En mars, plus de 300'000 spectateurs assistent à une grande démonstration, sur trois jours, dans le bassin du lac de Zurich. L'objectif est de lever des fonds pour la Garde aérienne suisse de sauvetage.

L'original - depuis 1982

keymail

PROTECTION DE CLÈS



VOS CLÈS PERDUES VOUS SONT RENVOYÉES

Chaque boîte aux lettres devient un bureau des objets trouvés. La personne qui trouve le trousseau de clés le glisse non emballé dans la boîte aux lettres la plus proche.

La Poste renvoie le trousseau de clés au service des clés trouvées keymail. keymail vous informe immédiatement et gratuitement par e-mail et vous renvoie le trousseau de clés par lettre recommandée.

NOTRE CADEAU À L'ANNIVERSAIRE DE 30 ANS

Le SelfSAFE la protection des cartes à chacun protection clés keymail. Absolument extraordinairement et sans concurrence. Avec SelfSAFE, vous bloquez dans le cas de perte tous vos cartes de crédit, des cartes bancaires et les cartes de clientes. SelfSAFE garantit l'accès sûr et mondial à des cartes de crédit, à documents scannés, cartes d'identité et les données médicales.

30 YEARS



ACTION! Choisissez 3 payez 2

5 ans pour seulement
29.90 CHF/pièce

10 ans pour seulement
49.50 CHF/pièce

Intéresse? Commandez maintenant

☎ 055 220 68 68 // www.keymail.ch

keymail - **30 ans le sauvetage** de la boîte aux lettres
 rega - **60 ans le sauvetage** de l'air
Félicitation cordiale!

Votre KeySecurity AG, Case postale 514, 8026 Zurich

PROTECTION DE CLÈS

en insuffisance cardio-respiratoire grave peuvent être désormais transportés par voie aérienne, et ce grâce à la « Life-Box » (ECMO), une machine cœur-poumon d'à peine 16 kg. A bord de l'hélicoptère de sauvetage comme de l'avion-ambulance, elle a tout de suite démontré sa fiabilité. En complément de cette machine de pointe, un ballonnet de contre-pulsion intra-aortique (CPAP) permet de maintenir au besoin la circulation et la fonction cardiaque du patient. 2010 restera dans les annales avec une grande première mondiale: lors d'un vol transatlantique à 12'000 m d'altitude, la « Life-Box » sauve la vie d'un patient. En vacances dans les Caraïbes, ce dernier tombe gravement malade et est admis aux soins intensifs à Pointe-à-Pitre avec un syndrome de défaillance multiviscérale. L'hôpital guadeloupéen ne disposant pas des moyens adéquats pour le



Une médecine de pointe à 12'000 m d'altitude est aujourd'hui possible.

soigner, une équipe Rega est dépêchée sur place. En premier lieu, le patient doit être stabilisé en vue du transport à l'aide du dispositif ECMO et d'un filtre sanguin (dialyse). Puis, c'est le rapatriement : un vol durant lequel son état va sans cesse s'améliorer. Le patient, Hans-Werner Lindgens, exprime dès lors sa vive reconnaissance: « Sans la Rega, je ne serais plus de ce monde. Si j'ai survécu, je le dois au courage réfléchi et à l'immense savoir-faire de la Rega. Aujourd'hui, la Suisse a le droit d'oublier sa traditionnelle modestie et peut se montrer fière. Merci ! »

Appareils médicaux : une adaptation constante aux besoins du secours aérien

Dans le domaine du secours aérien, la place et le poids du matériel à bord sont très limités : 30 cm et/ou 2 kg de moins peuvent faire une grande différence. Toujours avec ce même esprit pionnier, la Rega travaille en étroite collaboration avec les fabricants pour mettre au point des appareils médicaux high-tech plus petits et plus légers, mais aussi plus performants. Sans cesse en quête de nouveaux systèmes notamment capables d'assurer une ventilation plus fine et de surveiller les patients avec plus de précision encore (monitoring), la Rega a été en 2011 la première au monde à utiliser un respirateur dit intelligent; à l'image du pilote automatique dans les avions, cet appareil s'adapte pour optimiser chaque inspiration.

Mieux appréhender le transport des patients grâce à la recherche fondamentale

Les appareils médicaux de petit format – embarqués jour après jour dans les hélicoptères et les avions-ambulance – fournissent des données en ligne précises sur les patients. Collectées en même temps que les données physiques de vol (décollage, vol, atterrissage), elles font l'objet d'évaluations qui permettent à la Rega – et donc au secours aérien en général – de disposer, pour des tableaux cliniques très divers, d'informations précieuses sur l'état des patients lors des différentes phases de vol. Après l'apparition des soins intensifs en Suisse au début des années 1960, Georg Hossli, aujourd'hui âgé de 90 ans, a progressivement intégré ces données et ces appareils de pointe aux missions de la Rega. « Aujourd'hui, nous pouvons transporter des patients en soins intensifs, des cas très complexes, et leur sauver la vie », souligne l'actuel médecin-chef, le Dr Roland Albrecht. 24h/24, la Rega amène la médecine directement aux patients et poursuit ce faisant l'œuvre des pionniers.

Ariane Güngerich



Une expérience immense et un courage réfléchi, ou comment permettre l'impossible.



1956

Aide d'urgence aux Etats-Unis

Après un accident d'avion dans une gorge inaccessible du Grand Canyon, des pionniers de la Garde aérienne suisse de sauvetage dégagent les corps sans vie de 128 passagers.



1957

Première acquisition d'un hélicoptère

Une collecte nationale de l'Union suisse des sociétés de consommation (l'actuelle Coop) permet l'acquisition d'un hélicoptère de type Bell-47 J. Ce dernier sera mis à disposition d'Hermann Geiger pour accomplir des opérations de sauvetage en montagne.

La Rega vole au secours des patients dans le monde entier et les ramène chez eux

L'avion de la Rega, la promesse du retour à la maison

Rapatriement d'un patient à bord du jet privé de M. le Directeur.



Nous aimons voyager ; en vacances ou pour le travail, les Suisses parcourent le monde. En cas d'accident ou de maladie à l'étranger, ils peuvent compter sur la Rega, et ce depuis plus de 50 ans ! 24 heures sur 24, ils trouveront un interlocuteur parlant leur langue et qui saura prendre les mesures nécessaires : un soulagement notamment pour les proches restés en Suisse.

Accident de vélo sur une île grecque, colique néphrétique lors d'un safari en Afrique, chute d'un fauteuil roulant en Autriche, autant de situations avec un facteur commun : le sentiment d'impuissance, d'insécurité et d'abandon. La voix familière et rassurante au bout du fil apporte réconfort et assure que les choses sont désormais entre de bonnes mains. Ce besoin, la Rega en a pris conscience très tôt, les premiers vols de rapatriement ayant déjà eu lieu dans les années 1960.



1960

L'indépendance

La Garde aérienne suisse de sauvetage est dissociée de la Société Suisse de Sauvetage. Fritz Bühler devient son directeur technique.



1960

Premier rapatriement

Un patient est rapatrié de France vers la Suisse à bord du Piaggio P-166 privé du Dr Armin Meyer.



Premier avion-ambulance civil au monde : le Learjet 24D.

1973 : le premier avion-ambulance, du jamais vu !

Nouvelle donne le 30 juin 1973 : le Learjet 24D « Henry Dunant » entre en service. C'est le premier avion-ambulance civil au monde. Des perspectives inédites s'ouvrent alors. Près de trois fois plus rapide que les appareils utilisés jusque-là et pouvant voler à haute altitude, l'avion est opérationnel 24h/24. Les missions au-delà du Rideau de fer et de l'équateur sont dès lors possibles ; le chemin vers des prestations à l'échelle internationale est ouvert.

Aux quatre coins du globe

Aujourd'hui, la Rega fait figure d'interlocutrice pour tous les problèmes médicaux survenant à l'étranger, qu'il y ait danger de mort ou non. Chaque année, plus de 2100 patients ou leurs proches font appel à elle depuis le monde entier. Dans deux cas sur trois, la centrale d'intervention peut apporter son aide sans organiser de rapatriement. En effet, elle communique des adresses pour qu'un diagnostic fiable soit établi ou qu'un traitement soit engagé. Elle donne également des conseils sur des médicaments et, le cas échéant, rassure par un avis médical fondé.

Pour les 800 cas restants, ces mesures de soutien ne suffisent pas. La Rega doit alors faire appel à une autre compétence : le rapatriement médicalement assisté, à bord d'un avion de ligne

1960 : des patients rapatriés en jet privé

A ses débuts, la Rega ne disposait d'aucun avion-ambulance. Ses bonnes relations avec le monde économique lui ont toutefois rendu service: des hommes d'affaires ont en effet mis à sa disposition leur jet privé pour sauver des personnes en détresse. En guise de clin d'oeil, un directeur de banque a notamment dû prendre le train pour voyager à l'étranger, son appareil ayant été « réquisitionné » par la Rega. A l'époque, de tels vols se limitaient à l'Europe, la plupart des patients provenant du bassin méditerranéen. Les pilotes et les médecins intervenaient au cas par cas.



La Rega rapatrie un patient en Suisse au moins deux fois par jour.



Donatrice depuis sa naissance

« Rapidité, solidarité et assistance », trois qualités qu'Estelle Reymond attribue à la Rega. Grâce à ses parents, cette enseignante de 27 ans originaire du canton de Vaud est affiliée à la Garde aérienne suisse de sauvetage depuis sa naissance. A sa majorité, elle a pris la décision de maintenir son soutien à l'institution. Elle-même n'a encore jamais eu à recourir à la Rega, mais a vécu de près l'efficacité de ses interventions. En effet, sa mère a dû être rapatriée en avion-ambulance après un accident de voiture en Irlande. « Malgré les circonstances fâcheuses, ma mère a gardé un bon souvenir de son rapatriement. L'empathie et le professionnalisme de l'équipage ont contribué au succès de l'opération », raconte-t-elle. Cavalière chevronnée, Estelle Reymond a plusieurs fois eu l'occasion d'assister à des interventions de la Rega lors de concours hippiques. « Ces expériences me rappellent à quel point mon affiliation est importante. Je soutiens un système de sauvetage unique au monde et apporte ainsi une aide directe à des personnes en détresse. »

Stéphanie Spiess



1966

Création du système d'affiliation

Pas de subvention de la Confédération. La Garde aérienne suisse de sauvetage lance alors un appel de soutien national. Près de 25'000 donateurs la préservent de l'effondrement financier.



1968

Le Bell 206A, premier hélicoptère à turbine

Si le Jet Ranger HB-XCU dispose d'une turbine, il n'a cependant pas de treuil. Seul un câble fixe permet de mener à bien des sauvetages en montagne quand l'atterrissage est impossible.

ou d'un avion-ambulance. Les trois appareils de la Rega, véritables unités volantes de soins intensifs, peuvent intervenir à tout moment : une garantie pour les donateurs de ne pas se retrouver abandonnés, même dans les régions les plus reculées du monde.

Des interventions de grande ampleur ...

Flotte, infrastructure et équipages sont préparés à surmonter des événements majeurs tout comme des missions particulièrement délicates. Lors du tsunami dévastateur dans le Sud-Est asiatique en décembre 2004, seize équipes médicales sont intervenues, dix jours durant, dans les régions sinistrées. En l'espace d'une semaine, la Rega a rapatrié 60 patients en Suisse par divers moyens. Ses avions-ambulance se sont notamment envolés quatre fois. Si les hommes et le matériel ont frôlé les limites de leurs capacités, le système a fait ses preuves : une démonstration concrète de la valeur inestimable que revêtent pour les patients une infrastructure rodée et des équipages expérimentés.

... et des destins personnels

Les destins individuels placent eux aussi la Rega devant des défis de taille. A l'été 2011, deux patientes attendent avec impatience l'arrivée de l'avion-ambulance: une femme gravement malade au Canada, une autre blessée à Hawaï.



2004, tsunami dans le sud-est asiatique : 10 jours, 16 équipages Rega, 60 patients.



En route pour Hawaï via le Groenland et Vancouver.

Deux patientes séparées par de grandes distances, une prise en charge médicale complexe : voilà un défi pour la Rega. Ses avions-ambulance, les Challenger, disposent de deux places pour des patients en soins intensifs. La grande cabine offre un espace de repos où les pilotes peuvent dormir tour à tour pendant les vols long-courriers.

Après des investigations médicales poussées, le HB-JRC décolle de Zurich le 27 juillet 2011. Avec une escale à Søndreströmfjord (Groenland) et à Vancouver, l'appareil arrive à Maui (Hawaï) 16 heures plus tard. Les membres de l'équipage peuvent enfin passer une nuit dans un lit, eux qui jusqu'à présent s'étaient accommodés de couchettes dans la cabine.

Dès le lendemain, la première patiente est embarquée à bord pour être rapatriée. L'équipage récupère ensuite la seconde patiente à Vancouver, avant de survoler l'Atlantique via le Groenland. L'avion de la Rega atterrit à Zurich le 30 juillet, et les deux femmes sont immédiatement hospitalisées.

Après plus de 31 heures de vol, le médecin, l'infirmière et les quatre pilotes, bien qu'exténués, sont satisfaits : ils ont mis à contribution de manière optimale leur matériel et leur savoir-faire pour le bien-être de leurs patientes. Un dévouement dont ils feront preuve longtemps encore !

Walter Stünzi



Le médecin, l'infirmière et les quatre pilotes portant le lei, collier de fleurs traditionnel d'Hawaï, symbole de bienvenue.



1971

Premier sauvetage sur la face nord de l'Eiger

Réussite de la première mission de sauvetage jusque-là irréalisable: à l'aide du treuil, l'équipage de la base de Gsteigwilser parvient à évacuer directement deux alpinistes de la paroi rocheuse.



1971

Première Alouette III

L'Alouette III SE 316 HB-XDF est le premier hélicoptère de la Rega financé par les dons. Ici en mission lors du marathon de ski de l'Engadine.

PROFITEZ DE LA VUE AVEC NOS CONSEILS ÉCLAIRÉS



La montagne, la passion d'une vie.

Vous trouverez tout ce dont vous avez besoin chez Bächli Sports Montagne: la plus grande offre en Suisse d'articles de sports de montagne, des conseils avisés, un service sans faille, le tout à des prix sympas.

Notre boutique en ligne avec plus de 6'000 articles!

MAGASINS

Zürich
Berne
Bâle
Kriens
Saint-Gall
Pfäffikon
Volketswil

OUTLETS

Zürich
Berne
Bâle
Kriens
Saint-Gall
Pfäffikon
Volketswil

BOUTIQUE EN LIGNE

www.baechli-sportsdemontagne.ch



B'ÄCHLI
SPORTS DE MONTAGNE

Tout part d'une alarme

Du salon à la centrale d'intervention de pointe

C'est le centre névralgique de la Rega : 24h/24, la centrale d'intervention traite les appels d'urgence et coordonne l'ensemble des opérations, en Suisse comme à l'étranger. Si sa tâche est aujourd'hui facilitée par des outils dernier cri, cela n'a pas toujours été le cas.

Soudain, une alarme parvient à la centrale d'intervention de la Rega ; une lumière verte se met à clignoter à chaque poste de travail. Le chef d'opération enfile son casque et prend l'appel. Aujourd'hui, en période de pic d'interventions, ce ne sont pas moins de dix chefs d'opération et deux médecins qui s'affairent dans le bureau. Aux premières heures de la Rega, une seule personne tirait toutes les ficelles.



Aux premières heures de la Rega, Fritz Bühler coordonnait les opérations depuis son salon.



Coordination en direct de son salon

En 1960, Fritz Bühler accède au poste de directeur technique de la Garde aérienne suisse de sauvetage (GASS). Véritable cheville ouvrière des missions, ce pionnier de la Rega officiait depuis la table de son salon, d'où il mobilisait avions et équipages. Pour permettre une communication directe entre le médecin et la personne ayant donné l'alarme, il joignait simplement les deux combinés téléphoniques l'un contre l'autre.

Nouvel An 1983-1984 : Ivo Steinacher (à gauche) et Beat Schwander sont de piquet.



1973

Un hélicoptère biturbine

Le Bolkow BO 105C – ici posé sur le toit de l'Hôpital des Enfants de Zurich – marque l'entrée dans l'ère des hélicoptères biturbines à la Rega.



1973

Premier avion-ambulance civil au monde

Le Learjet 24D HB-VCY de la Rega est le premier avion-ambulance civil au monde. Prêt à intervenir jour et nuit, il dispose d'un équipement médical complet.

Une centrale sous les toits

A l'été 1973, la GASS introduit le numéro d'alarme 01/47 47 47, exploité par le centre médical de Zurich en dehors des heures de bureau. Le nombre de missions ne cesse alors d'augmenter, à tel point qu'une coordination à temps partiel ne suffit plus. Entré à la Rega en 1977 en tant que chef d'opération, Ivo Steinacher se souvient : « Nous travaillions sous les toits à Zurich. Si aujourd'hui les ordinateurs ont pris le dessus, à l'époque, tout se faisait encore à la main sur papier. Nous connaissons les principaux numéros de téléphone par cœur, nous consultons les barèmes de prix pour les appels d'offre dans des livres, et pour localiser les patients, nous étalions des cartes à même le sol. »

Tissage d'un réseau complexe

A cette époque, Fritz Bühler s'attelle à la mise en place d'un réseau radio à l'échelle nationale. Au départ, celui-ci servait exclusivement à la communication entre les chefs d'opération et les équipages de sauvetage. C'est d'ailleurs encore actuellement son objectif premier. Aujourd'hui, le réseau Regacom est également mis à la disposition des particuliers, permettant ainsi de donner l'alarme via ce canal de détresse.

En 1984, la Rega emménage à la Mainaustrasse, à Zurich, où elle installe une centrale d'intervention moderne : active 24h/24 et équipée

de téléphones, radios, fax et télex. Derrière le numéro d'alarme de l'époque – le 01/383 11 11 – se cache un système d'alarme et d'information complexe.

Depuis 1997, la centrale d'intervention est nichée au dernier étage du Centre Rega situé à Zurich-aéroport. Parallèlement à cette relocalisation, un nouveau numéro d'alarme, l'actuel 1414, est mis en service. La Rega ne tarde pas à instaurer le +41 333 333 333, le numéro spécial pour donner l'alarme depuis l'étranger. Par conséquent, la centrale d'intervention est aujourd'hui divisée en deux secteurs, Suisse et étranger, dans lesquels trois équipes se relaient pour assurer une permanence 24h/24, 7 jours/7.

1414 – sauvetage rapide par hélicoptère

Une fois l'alarme parvenue au 1414, chaque minute compte. Tout d'abord, le chef d'opération demande à son interlocuteur de donner sa position. Avant l'avènement du téléphone portable, la personne qui appelait était bien souvent éloignée du patient à secourir. Aujourd'hui, plus de 80% des alarmes émanent d'un téléphone portable. La Rega a pris en compte ce phénomène en lançant son application gratuite pour iPhone et Android destinée à fournir les données géographiques et personnelles du patient en temps réel à la centrale d'intervention, lui faisant ainsi gagner un temps précieux. Après évaluation de la situation par téléphone et analyse des



Donatrice de la première heure

Ursula A. Baumgarten-Corts soutient la Rega depuis les années 1960. « C'est incroyable tout ce qui peut naître d'une initiative privée. Quant à l'aviation, c'est un domaine fascinant. » Voilà deux raisons qui expliquent les 44 années de fidélité de cette donatrice. Renouvellement de la flotte d'hélicoptères, mise en service du premier avion-ambulance, avancées techniques : Mme Baumgarten-Corts suit l'évolution de la Rega depuis des décennies. « Je suis scandalisée par la décision du Tribunal fédéral, qui, en novembre 2011, a obligé la Rega à payer la TVA sur les contributions de ses donateurs. Si je suis donatrice, c'est que j'admire l'idée de la Garde aérienne suisse de sauvetage. Ce n'est pas pour des raisons financières. » Elle lit toujours avec intérêt et compassion les articles sur les patients dans le magazine 1414. « Même si je n'ai jamais eu recours à la Rega, il va sans dire que je lui reste fidèle en tant que donatrice. Et je lui souhaite le meilleur pour l'avenir ! »

Maria Betschart



Aujourd'hui, la centrale d'intervention se situe au dernier étage du Centre Rega de Zurich-aéroport.

1975

Les hélicoptères de sauvetage sur les routes

Après de longues négociations, le Conseil d'Etat zurichois autorise, à l'essai, l'intervention d'hélicoptères de sauvetage lors d'accidents de la circulation.



1979

La Rega, une fondation d'utilité publique

L'association se constitue en fondation. Fritz Bühler est le premier président du Conseil de fondation.





conditions météorologiques, le chef d'opération affecte la base d'hélicoptère appropriée à la mission. En contact permanent avec l'équipage, il lui transmet également des détails essentiels tels que coordonnées géographiques et fréquences radio, tout en lui indiquant les éventuels obstacles à prévoir en vol.

+41 333 333 333 – rapatriement assuré par la Rega

Les chefs d'opération du secteur « étranger » coordonnent et organisent le rapatriement de personnes malades ou blessées. Les évaluations en vue d'un rapatriement peuvent prendre plusieurs jours. Le chef d'opération bénéficie de l'appui d'un médecin-conseil. Celui-ci prend les mesures nécessaires, d'entente avec l'hôpital à l'étranger, et détermine les modalités du rapatriement : notamment la date du vol, la position du patient (assise ou couchée) tout comme le moyen de transport adéquat (avion de ligne ou avion-ambulance). En cas d'intervention de l'un des trois avions-ambulance Rega, le dispatcher fait office d'intermédiaire entre le chef d'opération et le pilote. Il définit le plan de vol optimal, calcule la quantité de carburant nécessaire et planifie d'éventuelles escales pour faire le plein.

La centrale du futur

La fin de l'année 2012 constitue un nouveau jalon dans l'histoire de la Rega. Dans le cadre d'un projet d'envergure, nous mettons en service un nouveau système intégré de gestion des interventions, avec à la clé une automatisation considérable du traitement des alarmes. A l'heure actuelle, une équipe dynamique, composée de chefs de projet et d'informaticiens, travaille au développement et au traitement des données du système au sein de la centrale d'intervention provisoire, installée au sous-sol du Centre Rega. A l'avenir, le chef d'opération disposera de quatre écrans présentant – outre diverses cartes et images satellite – des informations complémentaires telles que conditions météorologiques, risques d'avalanche ou obstacles sur le lieu d'intervention. Le système radio fait lui aussi partie intégrante du projet : la Rega rénovera d'ici 2015 les 40 stations fixes du réseau Regacom existant.

Si la centrale d'intervention de la Rega dispose des équipements les plus modernes, le destin des personnes en détresse au bout du fil n'a pas changé. Comme le dit si bien l'ancien chef d'opération, Ivo Steinacher, « que ce soit jadis ou aujourd'hui, le plus important pour un chef d'opération, c'est d'avoir du flair pour parer à toute situation ».

Wanda Bühler

Avant-goût du nouveau système Rega : Bettina Müller, cheffe d'opération, en plein travail dans la centrale d'intervention provisoire.



1980

Fritz Bühler †

23 août : en plein travail, le pionnier et grand défenseur du sauvetage aérien décède subitement dans sa 72^e année.



1980

Un sauvetage de haut vol digne de James Bond

Lors d'un saut, un parachutiste reste accroché à la roue arrière de l'avion. La Rega vole à son secours. Un sauveteur hélitreuillé parvient à le dégager en plein vol.

rega 
60 ans. Grâce à votre soutien.



Evolution de



2002
La Rega se procure six Eurocopter EC 145 pour ses bases de plaine.



1971
L'Alouette III est le premier hélicoptère de la Rega financé intégralement par les dons.



1957
L'Union suisse des sociétés de consommation (l'actuelle Coop) offre à la Rega son premier hélicoptère, un appareil de type Bell 47 J.

2000

1990

1980

1970

1960



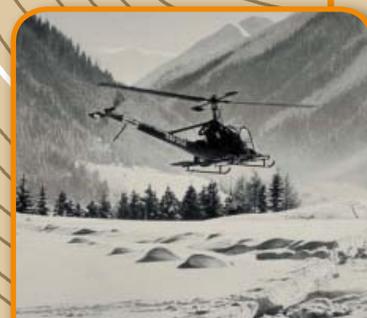
2009
L'AgustaWestland Da Vinci : le nouvel hélicoptère de montagne de la Rega.



1973
Le Bolkow BO 105C marque l'entrée dans l'ère des hélicoptères biturbines à la Rega.



1992
Le premier Agusta A 109 K2 entre en service sur la base d'Untervaz (GR).



1952
Le premier sauvetage à l'aide d'un hélicoptère, un Hiller 360, est effectué à Davos.

la flotte Rega

rega 

60 ans. Grâce à votre soutien.



1953

Un parachutiste-secouriste saute avec son chien d'avalanche depuis un Helio Courier.



1977

Désormais, deux Learjet 35 sont au service des patients de la Rega.



1987

Deux nouveaux avions-ambulance de type Hawker 800 viennent remplacer les deux Learjet.

1950

1970

1980

1990

2000



1973

Le Learjet 24D HB-VCY est le premier avion-ambulance de la Rega.



2002

Trois avions-ambulance de type Challenger CL-604 constituent la nouvelle flotte de la Rega.



1960

La Rega effectue son premier rapatriement à bord d'un Piaggio P-166.



1983

Le Challenger CL-600 est utilisé pour les vols long-courriers.



Rega

HB-ZRS

Rega

Rega 1414

HB-ZRC

Rega

WESTERN

Les hélicoptères de la Rega, la rapidité garantie tout-terrain

Le secours aérien par tous les temps – ou presque

Après avoir surmonté à ses premières heures de nombreux obstacles, le sauvetage aérien, aujourd'hui bien établi, permet d'assurer une assistance médicale même dans les endroits les plus reculés. Reste néanmoins une difficulté majeure : le mauvais temps, toujours susceptible de contrecarrer une intervention. C'est là le grand défi opérationnel de la Rega de demain.



Si nous sommes désormais habitués à voir des hélicoptères de sauvetage intervenir sur les plus hauts sommets et dans des conditions parfois extrêmes pour déposer les médecins urgentistes et évacuer les blessés, il ne faut pas oublier tout le chemin parcouru pour y arriver.

1952 : parachutes et nacelles

Aux premières heures du sauvetage aérien, les équipages d'intervention disposaient uniquement d'avions. Dès lors, s'il s'avérait impossible pour le pilote de se poser sur un glacier, les sauveteurs sautaient en parachute au-dessus du lieu de l'accident, emportant avec eux tout l'équipement nécessaire aux premiers secours – et parfois même un chien d'avalanche. Les premiers hélicoptères, quant à eux, n'avaient pas encore de treuil : un inconvénient majeur en cas d'impossibilité d'atterrir. Qu'à cela ne tienne, les pionniers imaginèrent alors la fixation de cordes à nœuds, filets à saumon, nacelles ou encore échelles de corde sous l'appareil. Toutes ces solutions furent cependant rejetées avant même d'être véritablement opérationnelles.

Aujourd'hui : une assistance médicale 24h/24 sur l'ensemble du territoire suisse

La Rega s'appuie désormais sur un réseau dense et performant de 13 bases d'hélicoptères en alerte 24h/24. A tout moment, sur chacune d'elles, un équipage composé d'un médecin urgentiste, d'un sauveteur professionnel et d'un pilote se tient prêt à intervenir sur les lieux de l'accident, en 15 minutes maximum. Au total, pas moins de 17 hélicoptères de sauvetage sont à disposition (6 hélicoptères de plaine et 11 hélicoptères de montagne).

Un sauveteur parachuté avec son chien dans la région du Gantrisch, 1952.

Sauveteur dans une nacelle, accroché à une échelle de cordes et suspendu à une corde fixe – avec un chien.



1984

Avion-ambulance long-courrier

Le Challenger CL-600 HB-VFW est équipé pour pouvoir embarquer plusieurs patients sur des vols long-courriers. A Genève, il est baptisé « Fritz Bühler ».



1984

Nouvelle centrale d'intervention

La Rega installe son nouveau siège à Zurich-Seefeld et met en service sa centrale d'intervention au dernier étage du bâtiment.

En plaine :
l'Eurocopter EC 145.



Lunettes de vision nocturne pour déjouer les pièges de la nuit

La population a aussi besoin d'aide durant la nuit ; aujourd'hui, une fois sur cinq, nos hélicoptères interviennent après le crépuscule. Aussi, les pilotes utilisent-ils depuis 1987 des appareils de vision nocturne.

Fixées au casque, ces jumelles amplifient la lumière résiduelle, donnant ainsi une image

Jumelles de vision nocturne : mieux qu'à l'œil nu, mais tout de même moins bien qu'à la lumière du jour.



En montagne :
l'AgustaWestland Da Vinci.



1985

Un million de donateurs : le « mur du son » est franchi

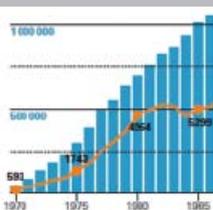
Le succès de l'affiliation s'intensifie. Le 23 août, la Rega établit sa millionième carte de donateur (ligne jaune: nombre de missions de sauvetage).

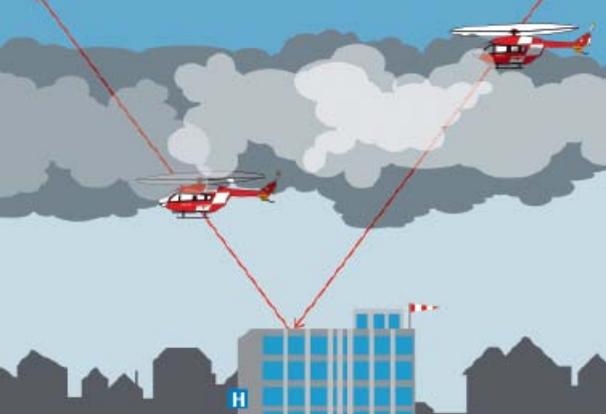


1987

Dispositif de vision nocturne à bord des hélicoptères

La Rega est la première organisation civile de sauvetage au monde à équiper tous ses hélicoptères d'un dispositif de vision nocturne, rendant plus sûres les missions de nuit.





Malgré les nuages et grâce au GPS, l'hélicoptère se pose sur le toit de l'hôpital.

verdâtre qui aide le pilote à distinguer les obstacles, repérer les zones où il peut atterrir et contourner les nuages. Néanmoins, la réduction du champ visuel exige de la part du pilote une concentration et une discipline maximales.

Mauvais temps, le défi de demain

Brouillard, nuages ou chutes de neige constituent des facteurs inconfortables considérables : on touche là aux limites du sauvetage par hélicoptère. Aujourd'hui encore, chacun doit être conscient que le secours aérien n'est pas toujours possible : repousser ces limites, tel est pour la Rega le grand défi opérationnel de demain.

A travers les nuages

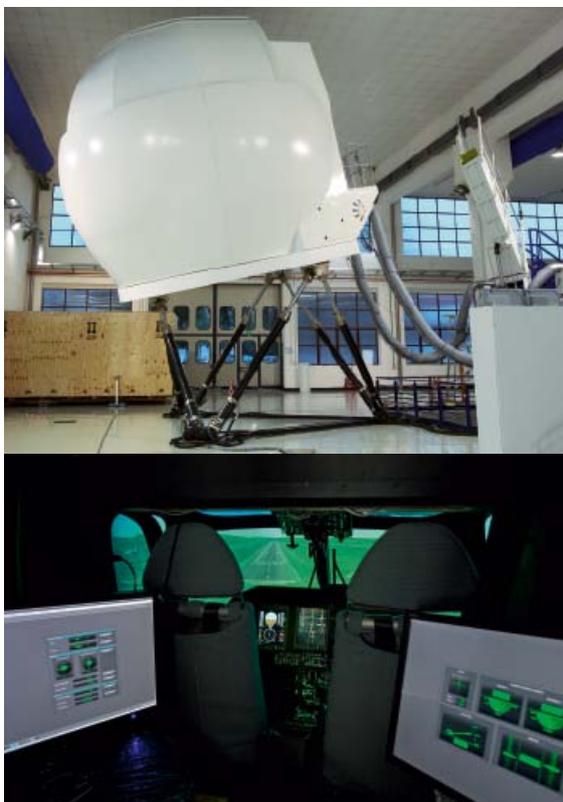
Depuis juillet 2011, les hélicoptères de la Rega sont habilités à se poser sur le toit de l'Hôpital de l'Ile, à Berne, et ceci même lorsque les conditions météo empêchent le vol à vue. Le sauvetage aérien suisse entre ainsi dans une nouvelle ère ; c'est le résultat d'années de travail visant à pallier au maximum aux difficultés de vol en cas de mauvais temps. Divers acteurs ont œuvré ensemble pour favoriser l'autorisation des approches assistées par satellite. La Rega, à l'origine de cette évolution, s'est donnée les moyens de répondre aux exigences techniques imposées par ces approches. Il a fallu, et il faudra encore, adapter l'équipement des hélicoptères et la formation des équipages. En collaboration avec Skyguide et l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), la Rega a donc développé de nouvelles procédures d'approche et de nouveaux cursus de formation. Les hélicoptères hospitaliers doivent eux aussi s'adapter à de nouveaux critères, la sécurité constituant la priorité majeure.

Entraînement sur simulateur

La fiabilité du vol assisté par satellite passe par un entraînement constant des pilotes. En quête d'infrastructures de formation optimales, la Rega a opté pour la solution la plus efficace : l'installation d'un simulateur de vol. Le Swiss AviationTraining (SAT) dispose à Kloten d'un bâtiment adapté à cet effet. Ainsi, au sein des locaux qui accueillent du temps de Swissair les pilotes des avions MD-80, la Rega va prochainement construire un simulateur pour la formation de pilotes d'hélicoptères. Profitant de la logistique et de l'assistance du personnel du SAT, les pilotes de la Rega (tout comme ceux d'autres sociétés) pourront exercer la quasi-totalité des procédures et situations d'urgence, sans consommer le moindre litre de kérosène ni causer de nuisances sonores. L'installation coûtera au total près de 12 millions de francs et sera opérationnelle à partir de 2013. Pour les équipages comme pour les patients, il s'agit d'un nouveau pas en avant en termes de sécurité.

Walter Stünzi

Dans les locaux du SAT : voici ce à quoi ressemblera le simulateur des équipages de la Rega. Le réalisme des images et des mouvements permettra aux pilotes d'avoir exactement les mêmes sensations qu'en situation de vol réel.



La Rega comme seconde famille

Pour Mirco Pasini, responsable de l'Office cantonal de l'estimation cadastrale à Locarno, la Rega c'est un peu comme une seconde famille. Grâce à ses parents, il figure dès son plus jeune âge parmi les donateurs de notre organisation. Il continue aujourd'hui encore à soutenir la Rega. « Un ami sauveteur professionnel à la base Rega du Tessin m'a transmis son enthousiasme et son dévouement pour le sauvetage », explique-t-il. Mirco aide d'ailleurs lui aussi et ce par conviction. Membre actif d'un club de plongée pendant de longues années, il a été notamment amené à aider la police lors de recherches de personnes disparues dans l'eau. Il a ensuite rejoint les rangs des pompiers volontaires de Locarno et affronté un autre élément – le feu. En d'autres termes, c'est un véritable passionné des techniques de sauvetage. Mais, il est un élément que Mirco préfère laisser à d'autres: l'air. « La Rega est disponible en tout temps et à tout instant – on peut lui faire confiance », résume-t-il.

Federica Mauri



1987

Mise en service des Hawker 800

Deux nouveaux avions-ambulance prennent le relais des deux Lear-35. Une cabine plus vaste tout comme une plus grande autonomie améliorent la prise en charge des patients.



1992

Une nouvelle flotte composée d'Agusta

Le 14 août, la base d'Untervaz (GR) met en service le premier des quinze hélicoptères biturbines de type Agusta A 109 K2.



En 2011, nous avons
sauvé 68'370 clients.

Merci Rega ! Vous êtes une source d'inspiration pour nous.

Nous préservons d'assurances compliquées. En tant qu'assurance la plus directe de Suisse, nous préférons en effet des mots clairs, des contrats simples et des moyens rapides. Le résultat: 10 % de rabais Internet et d'excellentes notes lors d'enquêtes de satisfaction.

Rendez nous visite sur le plus directement possible : en ligne! www.smile-direct.ch



Une entreprise de
Nationale Suisse

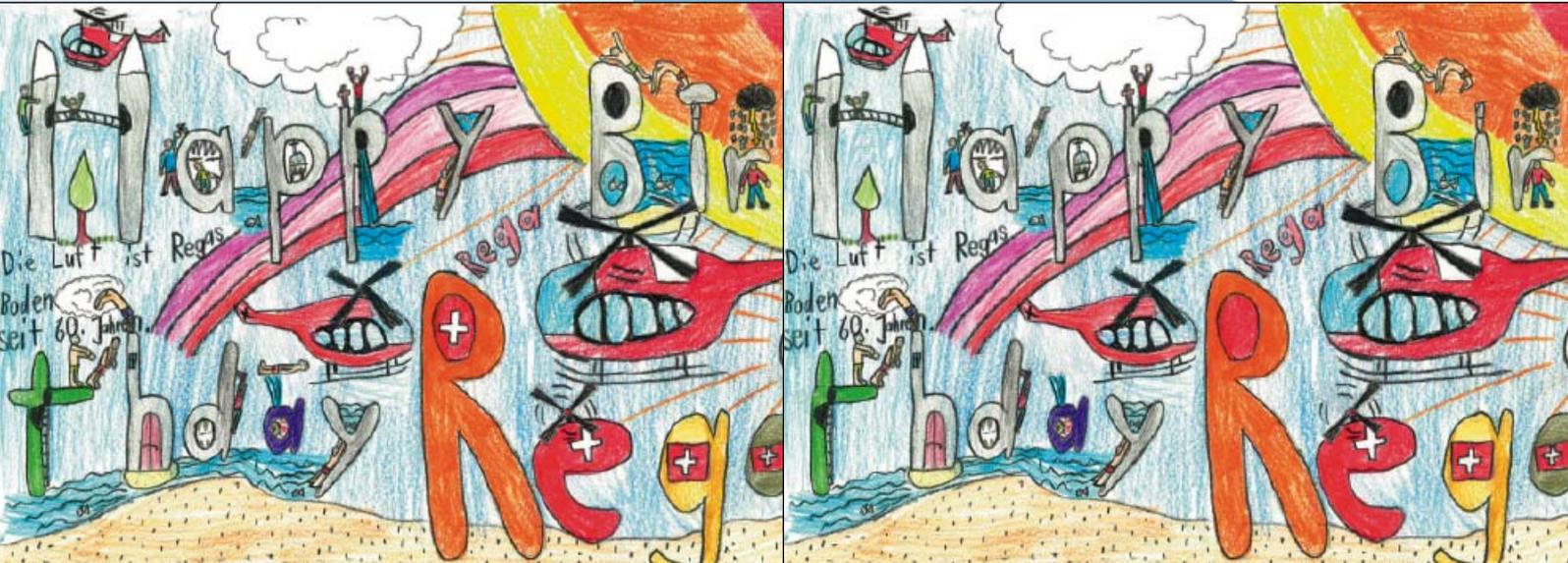
L'assurance la plus directe de Suisse.
www.smile-direct.ch

REGA SPÉCIAL KIDS

Jeu des dix erreurs

Pour les 60 ans de la Rega, Sebastian Rohner, 11 ans, a offert à l'institution un magnifique dessin. Dix erreurs se sont malheureusement glissées entre l'original et sa copie. Sauras-tu les retrouver ?

Solution du n° 77 :
Retrouve les dix erreurs sur notre site Internet www.1414.rega.ch



Concours

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

1. Tu l'as déjà vu.
Mais où ?

2. A quoi sert
la Rega ?

Envoie tes réponses par carte postale d'ici le 19 juillet 2012 à :

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

Parmi les bonnes réponses, la Rega tirera au sort dix gagnants ; chacun recevra un DVD du nouveau film « Au cœur de la Rega » et une surprise !

Bonne chance !



Solution du n° 77 : L'avion-ambulance a dessiné dans le ciel le chiffre 60, en référence au 60ème anniversaire de la Garde aérienne suisse de sauvetage. Voici les gagnants du modèle réduit de l'avion-ambulance Challenger CL-604 : Rihana Aeschlimann, Dulliken ; Fabio Curti, Origlio ; Johann Dommen, Ursy ; Sam Francey, Estavayer-le-Lac ; Marvin Märkli, Azmoos ; Matthieu Meier, Zuckenriet ; Livia Probst, Hombrechtikon ; Morgane Rochat, Vésenez ; Andrin Steiner, Rehetobel ; Aron Zucconi, Robasacco

Félicitations !

De l'abri de fortune au terminal de sauvetage high-tech

Il était une fois ... la Rega sous un pont



Un abri de fortune aménagé sous un pont :
la base de Saint-Gall en décembre 1982.

Aujourd'hui, le siège et les bases de la Rega disposent d'infrastructures et d'équipements de pointe permettant d'assurer une disponibilité permanente et la sécurité des missions aériennes. Cela n'a pourtant pas toujours été le cas : avec peu de moyens à ses débuts, la Rega et ses équipages ont parfois dû se contenter d'abris de fortune, comme des baraquements ou encore des caravanes.



Un conteneur sur le toit de l'Hôpital des Enfants : la base de Zurich en 1993.

1996

Première mission autour du monde

En l'espace de 43 heures, la Rega, effectue sa première mission autour du monde : elle transporte trois patients, les uns après les autres, à bord du Challenger CL-600.



1997

Nouveau Centre Rega à Zurich-Kloten

Pour la première fois, hangar, centrale d'intervention, technique, logistique, centrale des donateurs et administration sont réunis sous un seul et même toit.

Une donatrice se présente



Elsy Koller est donatrice de la Rega depuis 1973. Après avoir lu dans un rapport annuel qu'il était possible de faire des dons et legs en faveur de la Garde aérienne suisse de sauvetage, elle fait pour la première fois un don supérieur au montant de sa cotisation annuelle. Convaincue de l'utilité de la Rega, elle apprécie son esprit empreint d'humanité et l'engagement de ses équipages, autant de raisons motivant son désir d'apporter son soutien aux sauveteurs aériens.

Depuis toujours, Elsy Koller est une personne engagée, elle qui a été la deuxième femme à s'imposer en Suisse dans le commerce des devises, un domaine jusqu'alors réservé aux hommes. Aujourd'hui, elle soutient activement la section zurichoise de la Fédération suisse des aveugles et malvoyants ainsi que le musée de Höngg. Enfin, cette lectrice passionnée suit aussi des séminaires de psychologie. Elsy Koller félicite la Rega à l'occasion de son 60^{ème} anniversaire et remercie tous les collaborateurs de leur engagement au quotidien.

Nous la remercions à notre tour de son précieux soutien et exprimons notre gratitude à tous nos fidèles donatrices et donateurs.

Antonella Stefanelli

« Il fallait se battre pour tout, rien n'était acquis ! », se souvient Heinz Enz, qui a mis sur pied la base Rega de Saint-Gall au début des années 1980. Avec son équipage et une Alouette III pour seul soutien, il a dû se débrouiller tant bien que mal avec les moyens du bord. L'hélicoptère stationnait à l'extérieur jour et nuit, à l'hôpital pédiatrique de Saint-Gall. Le pilote, le sauveteur professionnel et le médecin urgentiste attendaient alors leurs missions depuis les locaux de l'hôpital.

Autrefois : un abri de fortune sous un pont

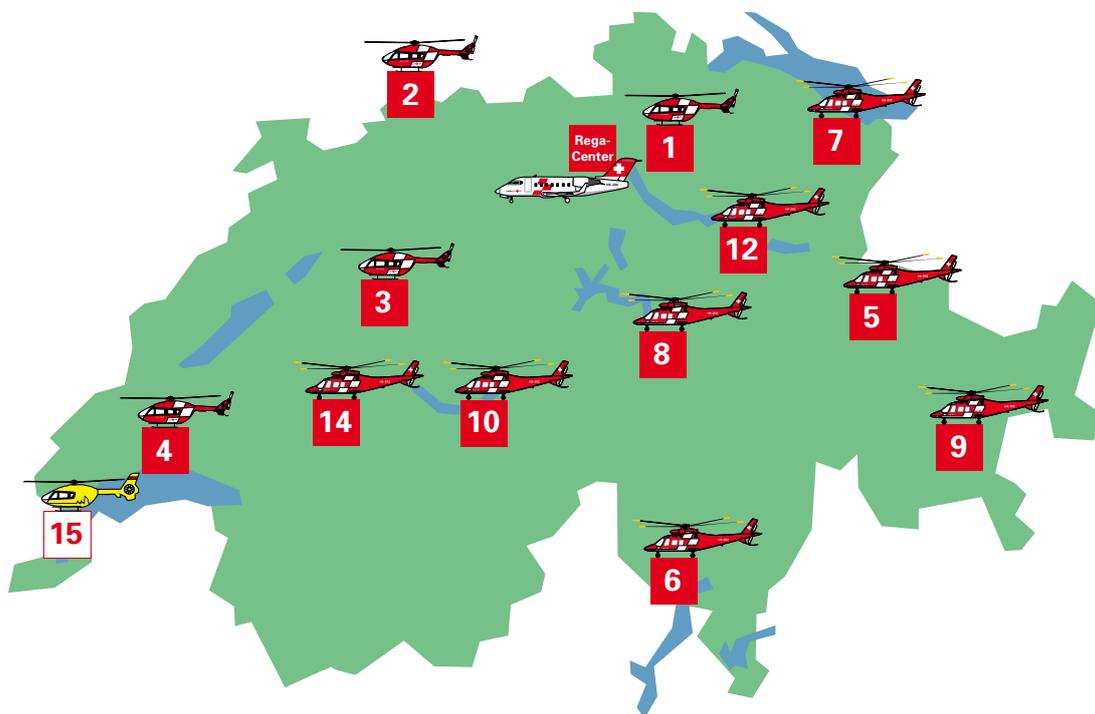
En prévision de l'hiver, la base saint-galloise se met en quête d'un abri pour l'hélicoptère. Ni la neige ni le givre ne doivent en effet compromettre la disponibilité ou la sécurité des missions aériennes. A la fin de l'automne, toujours sans hangar pour son Alouette, la base de Saint-Gall doit se contenter d'un emplacement situé sous un pont d'autoroute ; l'hélicoptère était au moins à l'abri des intempéries. L'équipage s'installe pour sa part dans une vieille caravane parquée juste à côté.

A cette époque, les autres bases de la Rega ne sont guère mieux loties : à Interlaken, l'Alouette III est abritée dans un hangar des Forces aériennes, tandis que l'équipage est installé dans un ancien baraquement militaire. A Zurich, l'hélicoptère stationne en plein air sur le toit de l'Hôpital des Enfants. Un logement mansardé sert alors de QG à l'équipage. En cas d'alerte, ce sont près de 80 marches à dévaler qui attendent les sauveteurs ; et autant à gravir au retour pour réapprovisionner l'hélicoptère en kérosène, transporté à bout de bras dans des jerricanes.

Aujourd'hui : des locaux modernes et fonctionnels

L'ère de l'improvisation est aujourd'hui révolue : les bases de la Rega sont désormais aménagées de telle sorte qu'aucun facteur extérieur ne puisse venir compromettre les opérations aériennes. La santé et la sécurité des collaborateurs font aussi l'objet d'une attention toute particulière.

Le hangar moderne comporte un poste de ravitaillement en carburant, un atelier de



Prête à intervenir 24 heures sur 24

Les équipages des quatre bases de plaine situées à Dubendorf 1, Bâle 2, Berne 3 et Lausanne 4 volent à bord d'un Eurocopter EC 145. Les huit bases de montagne situées à Untervaz 5, Locarno 6, Saint-Gall 7, Erstfeld 8, Samedan 9, Wilderswil 10, Mollis 12 et Zweisimmen 14 sont équipées d'un AgustaWestland Da Vinci. A Genève 15, le transport des patients est assuré par notre base partenaire.



1997

Le 1414, nouveau numéro d'urgence
Le numéro d'urgence de la Rega, le 1414, est mis en service pour toute demande de sauvetage aérien en Suisse.



2002

Trois nouveaux Challenger CL-604
Trois avions identiques du fabricant canadien Bombardier renouvellent la flotte d'avions-ambulance, âgée de 15 ans.



Tout sous le même toit – la nouvelle base de la Rega à Lausanne, inaugurée en 2010.

maintenance ainsi qu'un local pour les appareils médicaux et les médicaments. Des bureaux fonctionnels et lumineux facilitent la préparation des missions et l'administration. Salle de séjour, cuisine et chambres avec douche individuelle complètent l'agencement et permettent à l'équipage, toujours composé de trois personnes, d'effectuer des gardes de 24 heures consécutives.

Certaines bases n'atteignent pas encore ces standards. La Rega s'est ainsi fixée pour objectif leur mise à niveau dans les années à venir. Avec des projets de construction menés à Zweisimmen (Oberland bernois) ou encore sur l'aérodrome de Locarno (Tessin), la Rega modernise en effet en permanence ses infrastructures. Ces investissements ont un coût élevé : en fonction des mesures requises, notamment en matière de protection des eaux, une base moderne coûte plus de six millions de francs. Il en va néanmoins de la sécurité des équipages, et de celle des hélicoptères qui valent chacun quelque dix millions de francs.

Le siège de la Rega est situé à l'aéroport de Zurich depuis 1997. Hangar pour les avions-ambulance, atelier de maintenance, centrale d'intervention, centrale des donateurs, administration dans un seul et même bâtiment.



Dans le futur, des bases en hauteur ?

En raison de directives et d'exigences sécuritaires toujours plus strictes, la Rega contrôle ses sites en permanence. La base saint-galloise, qui se trouvait au départ en bordure d'une zone agricole, se situe aujourd'hui en plein cœur d'une zone industrielle. Il devient donc de plus en plus compliqué de garantir des espaces dépourvus d'obstacles pour les décollages et atterrissages.

La construction de bases en hauteur est une option à creuser pour l'avenir. Le projet d'aménager une base Rega sur le toit de l'Hôpital cantonal de Bâle a été envisagé au début des années 1990, mais fut rejeté pour diverses raisons. Il est toutefois possible que des projets similaires soient réexaminés dans le futur.

Une situation centrale à l'aéroport de Zurich

A ses débuts, la Rega concentrait l'essentiel de ses activités à l'aéroport de Zurich-Kloten. Le même baraquement servait à la fois à la formation, à la préparation des missions et à l'administration. La centrale d'intervention et les services administratifs ont été transférés ultérieurement dans le quartier zurichois du Seefeld.

Il faudra attendre 1997 pour que les avions-ambulance, le service d'entretien des aéronefs, la centrale d'intervention et les services administratifs soient tous regroupés au sein du Centre Rega ultramoderne situé à l'aéroport de Zurich-Kloten. Toutes les conditions sont désormais réunies pour garantir une efficacité maximale.

Sascha Hardegger



2002

Cinq Eurocopter EC 145

Pour les interventions des bases de plaine, la Rega s'équipe dans un premier temps de cinq hélicoptères de sauvetage Eurocopter.



2004

Tsunami dans le Sud-Est asiatique

La Rega est mobilisée : dix jours durant, seize équipages médicaux sont à pied d'œuvre. En l'espace d'une semaine, ils rapatrient au total 60 patients.



THE BIGGEST
PEAK PROJECT
IN HISTORY

©Mammutpeaker / Robert Bösch
Location: Jungfrau 4159 m



Une ovation pour la Rega!

Mammut aussi fête l'anniversaire de sa création et a pour l'occasion concocté le plus grand projet d'escalade de tous les temps. Durant toute l'année, 150 cordées vont partir à l'assaut de 150 sommets aux quatre coins de la planète. Celles-ci seront équipées de la toute nouvelle Peaks Collection, qui porte les valeurs de cohésion, de solidarité et de fiabilité en montagne. Pour en savoir plus sur le projet et suivre les équipes dans leur progression, rendez-vous sur www.mammut.ch



Mammut – Worldwide Partner of IFMGA

MAMMUT
150 YEARS



Prêt à relever le défi?



Éclaireur Parachutiste

La formation d'éclaireur parachutiste est l'une des plus passionnantes de l'Armée suisse.
Annonce-toi sur www.sphair.ch et testes si tu as l'étoffe d'un éclaireur parachutiste.

Le délai d'inscription pour 2012 est fixé au 15 juillet 2012!



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Armée suisse
Forces aériennes



SPHAIR

A situation exceptionnelle, moyens extraordinaires

Accident de car en Algérie, inondations à Berne



L'avion Balair transformé en hôpital pour 21 patients.

En 60 ans d'existence, la Rega n'a cessé d'intervenir lors de situations hors du commun : notamment en 1979, avec un rapatriement d'envergure depuis l'Algérie, ou encore en 2005, avec l'évacuation de centaines d'habitants du quartier bernois de la Matte, alors sous les eaux. De tels événements peuvent survenir à tout moment, en Suisse comme à l'étranger. Voilà pourquoi la Rega se tient prête à intervenir 24h/24 – 7 jours/7.

Tremblement de terre en Iran, tsunami en Asie du Sud-Est, avalanches en montagne, accident de car en Algérie, inondations à Berne : autant de situations extraordinaires promptes à remplir des volumes entiers et avec, parfois aussi, ses revers pour la Rega. Depuis 1968, chaque accident lors d'un sauvetage aérien est systématiquement répertorié. Jusqu'à présent, 20 personnes sont décédées, à savoir un pilote, deux sauveteurs professionnels, deux passagers, trois médecins, trois patients et neuf autres participants aux opérations. En outre, 15 autres personnes ont été blessées, parmi lesquelles six membres d'équipage Rega. Quant aux aéronefs détruits, ils se chiffrent à 15. La page 31 du magazine rend à ce titre hommage à toutes les victimes des heures sombres de l'histoire de la Rega.

1979 : 21 blessés et 5 morts à Médéa (Algérie)

A l'époque, l'aide aérienne en cas de catastrophe à l'étranger n'en est qu'à ses balbutiements. Après avoir reçu un appel d'urgence d'Algérie, la Rega lance cependant sa première grande mission de rapatriement. Il s'agit de l'excursion d'une société romande arrêtée abruptement : son car, après avoir heurté un camion de plein fouet, a fait plusieurs tonneaux, éjectant certains passagers et en bloquant d'autres à l'intérieur. Le bilan est lourd : cinq morts et plusieurs personnes grièvement touchées. Les blessés légers essaient alors de leur venir en aide. Quant aux maigres informations transmises à la Rega par l'ambassade de Suisse, elles laissent

L'hélicoptère de transport russe apte à accueillir tout le monde.



2006

Deux millions de donateurs

La famille Van der Bent de Veyrier (GE) devient la deux millionième donatrice. Au cours d'une journée, elle est invitée à découvrir le Centre Rega.



2009

L'AW Da Vinci, le nouvel hélicoptère de montagne

Pour les interventions des bases de montagne, la Rega acquiert onze hélicoptères de sauvetage auprès du fabricant AgustaWestland.

craindre le pire. Sous la direction du Professeur Georg Hossli, une équipe de médecins, d'infirmiers et de chefs d'opération se met en route pour l'Algérie à bord de l'avion-ambulance de la Rega. Ils préparent alors le transfert des 21 blessés, soignés dans un hôpital de Médéa, à quelque 80 kilomètres au sud d'Alger. Pour surmonter le premier obstacle – le vol Médéa-Alger –, la Rega bénéficie d'un hélicoptère de transport russe offrant suffisamment d'espace pour accueillir l'ensemble des patients et du personnel soignant. Pour le rapatriement des blessés en Suisse, la Rega affrète un DC-9 de Balair, transformé pour l'occasion en hôpital volant. Deux jours seulement après l'accident, le groupe de voyageurs romands est déjà de retour au pays : un succès mémorable pour la première opération de rapatriement de la Rega.

2005 : Berne sous les eaux

Août 2005 : de fortes intempéries s'abattent sur la Suisse, inondant de vastes portions du territoire. Des ruisseaux se transforment en rivières, des rivières en véritables fleuves. Les inondations touchent tout particulièrement le canton de Berne. Le 22 août, le niveau de l'Aar monte rapidement. A Berne, dans le quartier de



Evacuation par hélitreuilage hors de la zone sinistrée.

la Matte, il s'élève même à vue d'œil. Les flots progressent irrémédiablement à travers les pâtés de maisons, engloutissant les ruelles de la vieille-ville sous près de deux mètres d'eau. Certains bâtiments menaçant de s'écrouler, les premiers habitants sont évacués. Le lendemain, les pompiers appellent la Rega à la rescousse : il est désormais nécessaire d'évacuer les habitants par voie aérienne, la force du courant empêchant les secours d'atteindre les habitations par bateau. L'équipage de la base de Berne hélitreuille les sinistrés les uns après les autres. Les autorités



Le pont de Nydegg mué en héliport.

ayant ordonné l'évacuation obligatoire du quartier de la Matte, la Rega intervient même avec un second hélicoptère. Les opérations exigent une précision absolue. En effet, les équipages doivent intervenir à une altitude de vol suffisante pour éviter que le souffle des rotors n'endommage les toits. Pour mener à bien sa mission, la Rega reçoit le soutien de pompiers bernois spécialisés en sauvetage par hélicoptère et du Club Alpin Suisse. Au total, près de 340 personnes sont évacuées du quartier inondé ce jour-là par voie terrestre, aquatique ou aérienne. Le 26 août, la situation se détend ; une partie des habitants regagne leur domicile.

2012 : tragique accident de car en Valais

La dernière opération d'envergure de la Rega date de mars 2012, plus précisément le 16. Après un terrible accident de car en Valais, la Rega mobilise l'ensemble de sa flotte d'avions-ambulance pour rapatrier de Sion vers Bruxelles 14 écoliers belges accidentés et leurs proches, le tout en six vols. C'est la première fois dans l'histoire de la Rega que tous ses avions-ambulance, au nombre de trois, participent à une mission commune. Le lendemain, et dans la semaine qui a suivi, la Rega a également rapatrié quatre derniers enfants, grièvement blessés. La Garde aérienne suisse de sauvetage est en effet toujours prête et à même d'intervenir pour des missions aussi exigeantes.

Wanda Bühler et Ariane Güngerich

Sion : les trois avions-ambulance Rega en mission commune.



Après 22 ans de service, Cristina Monticelli part à la retraite



Depuis près de 60 ans, le service social et d'assistance de la Rega prend en charge des patients après l'intervention proprement dite. Il apporte des solutions à leurs préoccupations – d'entente avec eux, leurs proches et le personnel soignant – et du soutien moral : un accompagnement qui les soulage grandement, comme par exemple pour cette patiente qui avait besoin d'aide pour gérer la garde de ses quatre enfants suite à son accident. Chaque année, Cristina Monticelli et son équipe rendent ainsi visite à quelque 1400 patients. Avec 14'000 interventions annuelles, la Rega assure ce type de visites pour des cas bien spécifiques, en particulier dans les grands centres hospitaliers.

Il y a 22 ans, Cristina Monticelli a trouvé l'emploi de ses rêves à la Rega. Au fil des années, d'innombrables patients ont pu compter sur sa bienveillance. C'est avec enthousiasme qu'elle passe aujourd'hui le relais à une compétente successeur, facilitant ainsi ses adieux à la Rega et la transition vers sa nouvelle vie de retraitée. Pleine de reconnaissance, elle souhaite bonne route à tous ceux qu'elle a accompagnés.

Ariane Güngerich

2009

La Life Box, une machine « cœur-poumon »

Pour la première fois, des patients gravement malades peuvent être reliés à une machine « cœur-poumon » installée à bord des hélicoptères.



2010

300'000^e intervention

Des jumeaux prématurés sont transférés à bord d'un hélicoptère de la Rega de l'hôpital pédiatrique de Lucerne jusqu'à chez eux, dans le canton de Vaud.

REGA est une affaire de cœur. Circuler à FLYER aussi!

Merci pour 60 années d'engagement.



Série X FLYER: Le surpassement

La Série X allie plaisir, confort et fitness. Que ce soit sur des terrains exigeants ou sur le chemin quotidien pour se rendre au boulot. Toutes celles et tous ceux qui souhaitent parcourir quelques kilomètres de plus sans effort apprécient sa puissance.



Les vélos électriques FLYER sont disponibles en 11 séries différentes; idéal pour les randonnées, le sport ou les trajets quotidiens. Une course d'essai vous permettra de trouver quel FLYER vous convient le mieux.



Commandez
directement vos
documents FLYER!

www.flyer.ch

Biketec AG | Schwende 1 | CH-4950 Huttwil | Tél. +41 (0)62 959 55 55 | info@flyer.ch

FLYER

 Innovation in Mobility

Jours noirs

Au cours de ces 60 dernières années, la Rega n'a malheureusement pas été épargnée par des événements tragiques où sauveteurs, patients ou encore d'autres personnes ont perdu la vie. Nous leur rendons ici hommage.

10 février 1957

L'avion de sauvetage Fairchild 24 s'écrase à Birrfeld (AG).
Le pilote y laisse la vie.

13 octobre 1957

L'appareil Pilatus P4 s'écrase sur le glacier de Stein (BE). A son bord, un instructeur parachutiste trouve la mort.

6 août 1968

Lors d'un exercice dans la vallée de l'Urbach, un sauveteur meurt en tombant du siège d'une corde à nœuds.

15 juin 1975

Lors d'un vol de recherche, un hélicoptère de type Lama s'écrase dans la région du Susten (UR).
Le pilote d'Heliswiss et deux sauveteurs perdent la vie.

27 mai 1978

Bümpliz (BE) : lors d'un exercice d'évacuation d'immeuble, le câble du filet vertical se rompt, entraînant la chute fatale de deux passagers et d'un sauveteur Rega.

29 juin 1985

Une Alouette III s'écrase au Glärnischfirn (GL).
Le pilote Heli-Linth perd la vie.

13 mars 1991

Le souffle du rotor d'un hélicoptère Rega fait gonfler la voile d'un parapentiste blessé. Entraîné le long d'une paroi rocheuse, celui-ci trouve la mort.

16 février 1993

Lors d'un vol technique, un Agusta A 109 K2 neuf s'abîme dans le lac de Zoug pour des raisons indéterminées.
Le pilote succombe à ses blessures.

19 décembre 1995

En pleine nuit, un Ecureuil AS 355 décolle et entre en collision avec une ligne à haute tension à Schmerikon (SG).
Le crash s'avère mortel pour deux membres de l'équipage d'Heli-Linth et le patient à bord.

5 septembre 1996

Un Ecureuil AS 350 s'écrase lors d'une mission destinée à secourir un animal dans la Sägistal (BE), entraînant la mort du pilote de BOHAG et de deux membres de l'équipage Rega.

31 juillet 1997

Peu avant l'atterrissage, le filin du treuil d'un A 109 K2 se rompt à Leysin (VD).
Le médecin Rega et la patiente ne survivent pas à la chute.

15 juillet 1998

En pleine mission de sauvetage dans la région de Lodrino (TI), un Agusta heurte un câble.
Le pilote perd la vie.

3 janvier 2010

Intervenant suite à une avalanche dans le Diemtigtal (BE), le médecin Rega est enseveli par une nouvelle coulée, tout comme six autres personnes.
Ils trouvent tous la mort.



2011

Fi à la mauvaise visibilité pour l'Hôpital de l'île
27 juillet : grâce à la navigation satellitaire, la Rega peut désormais atterrir sur l'Hôpital de l'île à Berne, même par mauvaise visibilité.



2012

60 ans. Grâce à votre soutien.
La Rega fête ses 60 ans et, à l'occasion de diverses manifestations, remercie ses donateurs pour leur fidélité.

Anniversaire

Nouveau film Rega – au cœur du sauvetage

« Au cœur de la Rega » – un nouveau film palpitant qui relate sans détour 24 heures au sein de la Rega : la vie dans une base d'intervention de jour et de nuit, l'attente des équipages, la montée d'adrénaline ou encore de véritables missions de sauvetage par hélicoptère et avion-ambulance ... Sauveteurs et rescapés parlent d'une manière saisissante de leur vécu personnel, de leurs expériences, de leur rapport à la vie et à la mort. Jamais encore vous n'aurez côtoyé d'aussi près le cœur de l'action.

Pendant près d'un an, une équipe de tournage a suivi plusieurs équipages en hélicoptère ou en avion-ambulance dans le but de réaliser un documentaire réaliste, de 68 minutes, sur le quotidien de la Rega.

Plongez dans l'univers du sauvetage aérien ; vous sentirez alors battre le cœur de la Rega !

Christian Trottmann

Le film est disponible sur le Shop Rega : www.shop.rega.ch



**Événement
cinéma –
participez et
découvrez les
coulisses de
la Rega**

La Rega fête ses 60 ans. Pour vous remercier de votre soutien, elle vous invite, avec la personne de votre choix, à découvrir son quotidien via son nouveau film passionnant. Participez au tirage au sort et gagnez deux billets pour l'une de nos matinées cinéma exclusives.

Concours matinée cinéma :

Choisissez la date de projection qui vous convient et remplissez le formulaire de participation.
www.concours.rega.ch

Date limite de participation :
19 juillet 2012.



Manifestations festives

Journées portes ouvertes

Base Rega Lausanne, Blécherette	9 juin 2012
Base Rega Berne, Belp	23 juin 2012
Base Rega Zurich, Dübendorf	7 juillet 2012

Événement spécial

Base Rega Bâle, Barfüsserplatz Bâle	18 août 2012
-------------------------------------	--------------



Pour plus d'informations : www.60ans.rega.ch

Comment joindre la Rega ?

Numéro d'alarme en Suisse
1414

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

Centrale des donateurs
Informations sur l'affiliation
Tél. 0844 834 844
www.rega.ch ou
www.info.rega.ch

Actualités
www.60ans.rega.ch
www.facebook.com/regal414

Adresse pour toute question
www.info.rega.ch

Centrale téléphonique
044 654 33 11

Événements, manifestations
www.expo.rega.ch

**Abonnement
à la newsletter Rega**
www.newsletter.rega.ch

Boutique Rega
Tél. 0848 514 514
www.shop.rega.ch