

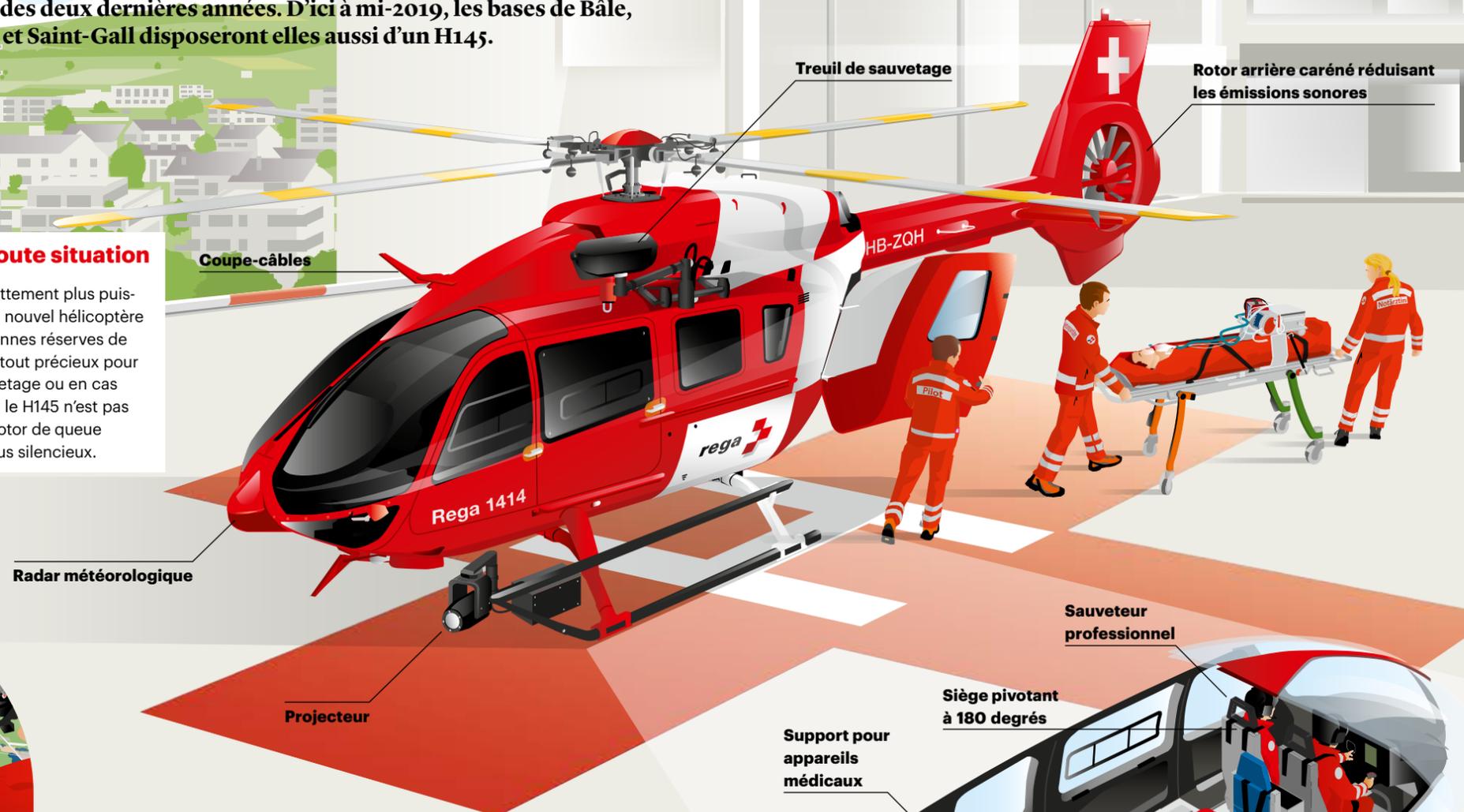
Le nouvel hélicoptère H145 de la Rega

Depuis peu, l'équipage de la base bernoise effectue ses missions à bord du nouvel hélicoptère de sauvetage Airbus H145. L'équipement de cet aéronef de dernière génération a été développé par la Rega au cours des deux dernières années. D'ici à mi-2019, les bases de Bâle, Zurich, Lausanne et Saint-Gall disposeront elles aussi d'un H145.

Une puissance accrue en toute situation

Les deux turbomoteurs du H145 sont nettement plus puissants que ceux de son prédécesseur. Le nouvel hélicoptère des bases de plaine dispose ainsi de bonnes réserves de puissance en cours d'intervention : un atout précieux pour les équipages lors d'opérations de sauvetage ou en cas d'urgence. Malgré sa puissance accrue, le H145 n'est pas plus bruyant que l'EC 145 : grâce à son rotor de queue caréné appelé fenestron, il est même plus silencieux.

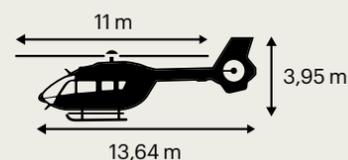
18



Un système de navigation et de communication de pointe

Le H145 dispose d'un cockpit en verre ultramoderne et d'une avionique de pointe : en vol, les informations clés pour le pilote et le sauveteur professionnel sont clairement affichées sur trois grands écrans. D'une précision extrême, le pilote automatique quatre axes commande non seulement la position de l'aéronef sur trois axes, mais aussi sa puissance. Grâce au « quatrième axe », l'hélicoptère peut se positionner en vol stationnaire de manière autonome, par exemple lors d'une opération d'hélicoptère.

La fiche technique du H145



Puissance :
2 x 894 CV

Vitesse de croisière :
230 km/h

Poids max. au décollage :
3'700 kg

Treuil de sauvetage :
Câble de 90 m

Altitude opérationnelle :
+5'000 m au-dessus de la mer

Capacité de transport de patients :
1 couché, 1 assis

L'équipage Rega



Le pilote
Le pilote est responsable de l'aéronef et veille à un déroulement précis, sûr et rapide de la mission.

Sur le lieu d'intervention, il aide au besoin ses deux collègues dans la prise en charge médicale du patient et communique avec la centrale d'intervention de la Rega.



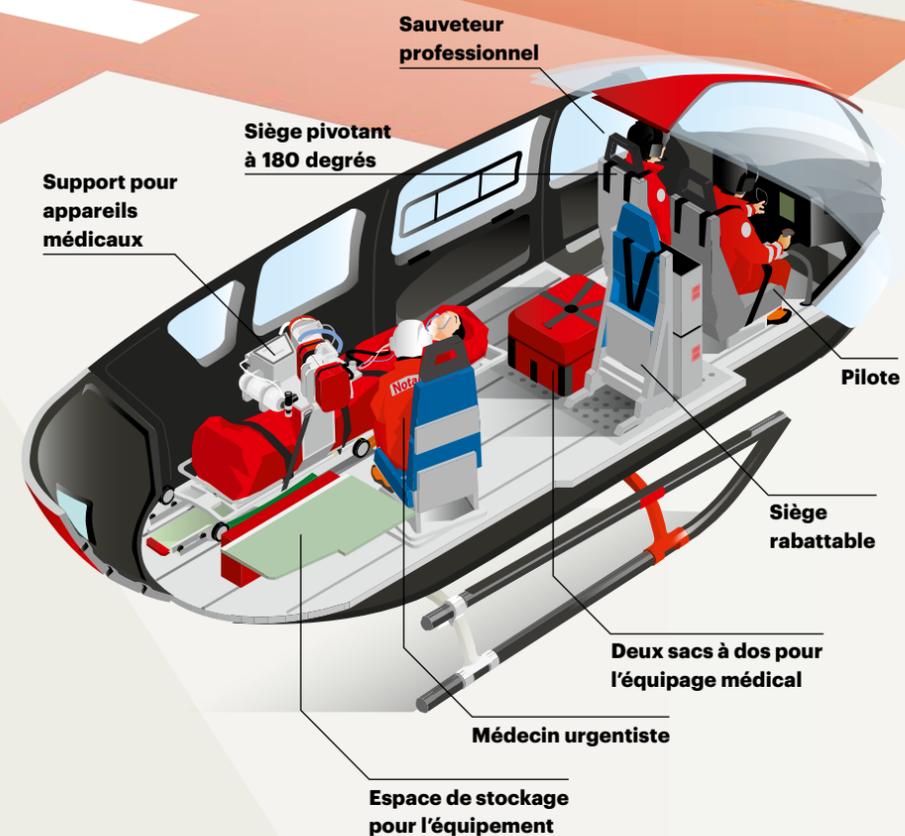
Le sauveteur professionnel
En vol, le sauveteur professionnel assiste le pilote dans le cockpit en s'occupant des instruments de navigation et des liaisons radio. Au sol, il seconde le médecin urgentiste dans la prise en charge médicale du patient. Si l'hélicoptère ne peut pas se poser, il actionne le treuil de sauvetage.



La médecin urgentiste
La médecin urgentiste assume la responsabilité médicale du patient.

Elle assure ses fonctions vitales ainsi que son aptitude au transport et détermine l'hôpital de destination. Elle est épaulée dans sa tâche par le sauveteur professionnel.

19



L'unité de soins intensifs volante et polyvalente

Le spectre d'intervention des bases de plaine est très large : accidents de la route et de loisirs, maladies aiguës ou encore transferts inter-hospitaliers de patients en soins intensifs. Construite selon les directives de la Rega, la cabine du H145 offre une grande flexibilité (voir p. 22). Les prématurés peuvent ainsi être hélicoptérés vers un hôpital pédiatrique dans leur incubateur de transport. Même les patients gravement malades reliés à une machine mobile cœur-poumon sont médicalement pris en charge dans « l'unité de soins intensifs volante » de la Rega durant leur transfert vers une clinique spécialisée.

«ET SOUDAIN, MON CÔTÉ GAUCHE ÉTAIT COMME PARALYSÉ.»



Écoutez l'histoire de Manuel Höchli, 11 ans. monsauvetage.ch/manuel

Devenez donatrice ou donateur.



Opinion



Ernst Kohler

« La Rega coordonne dans les airs, les centrales sanitaires au sol. C'est une solution sûre, efficiente et logique. »

Récemment, les représentants d'une organisation de sauvetage aérien étrangère étaient en visite dans notre centrale d'intervention. Lorsque j'ai expliqué à leur responsable que les chefs d'opération de notre centrale pilotent les interventions des hélicoptères Rega à l'échelle de toute la Suisse, sa réaction a été immédiate : « C'est exactement ce qu'il faut faire : alerter les équipages, mais aussi coordonner leurs interventions via sa propre centrale. Nous n'avons pas de centrale d'alarme coordonnée, nos hélicoptères sont directement contactés par différentes centrales, lesquelles sollicitent en temps normal les ambulances et connaissent peu des possibilités et des limites du sauvetage aérien. Résultat : des fausses alarmes, des retards et un manque de coordination avec les partenaires d'intervention. Autant de problèmes déplaisants, mais surtout susceptibles de contrarier la bonne prise en charge médicale du patient. »

Depuis la naissance de la Rega il y a plus de 60 ans, ses équipages hélicoptère sont guidés par la propre centrale d'intervention de l'organisation, à juste titre. Certes, au sol comme dans les airs, l'objectif reste de mobiliser le moyen de sauvetage le plus proche et le mieux adapté. Mais la gestion d'une intervention en ambulance diffère considérablement de celle d'un sauvetage hélicoptéré. Notre centrale d'intervention alimente les équipages en continu avec des informations liées à la sécurité aérienne : relevés météo actualisés ou encore, de nuit, données sur le trafic aérien. Les chefs d'opération assurent

également la coordination entre les équipages Rega et leurs partenaires d'intervention, comme les sauveteurs du Club Alpin Suisse CAS.

Cette coordination centralisée offre aux chefs d'opération un avantage majeur : une vue d'ensemble des hélicoptères en service sur les douze bases du pays et la base partenaire Rega-HUG ; elle leur permet d'effectuer toujours le choix optimal. Il est ainsi possible que l'équipage d'Erstfeld soit dépêché dans l'Unterland zurichois, par exemple, s'il vient d'amener un patient à l'Hôpital des Enfants de Zurich et se trouve sur le toit de l'établissement, prêt à repartir en mission.

Cet échange m'a rappelé que notre centrale d'intervention n'a rien d'une évidence. Il y a toujours eu des voix pour demander que la coordination du sauvetage aérien soit confiée à une centrale d'appels sanitaires urgents (CASU), la dernière fois en 2013 dans le canton de Berne. Le Canton, Air-Glacières et la Rega ont finalement décidé que, « pour éviter tout retard et coordonner la mobilisation des secours », les alarmes pour l'intervention d'un hélicoptère de sauvetage seraient déclenchées exclusivement via la centrale d'intervention de la Rega.

Aujourd'hui, force est de constater que le système fonctionne. Coordination par la Rega dans les airs, par la CASU au sol : chacun se concentre sur ses compétences clés. Cette séparation claire permet de gagner un temps précieux en cas d'urgence. C'est une solution sûre, efficiente et logique.

La gestion d'une intervention en ambulance diffère considérablement de celle d'un sauvetage hélicoptéré.



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

« Un pas de géant pour les équipages et les patients »

22

« Le nouvel H145 est bien plus qu'un hélicoptère chargé d'assurer une succession, il représente le modèle de la nouvelle génération », affirme Markus Reichenbach. Le responsable des sauveteurs professionnels à la Rega a supervisé le développement des équipements de la cabine au cours des deux dernières années.

Le H145 d'Airbus Helicopters succède au EC 145, apprécié pour sa fiabilité. Qu'est-ce qui le distingue de son prédécesseur ?

Le rotor de queue caréné, appelé fenestron, est la nouveauté la plus visible. Grâce à lui, le H145 est plus silencieux, mais il accroît en outre la sécurité des personnes qui travaillent à proximité de l'aéronef. Le H145 affiche également des performances nettement supérieures et dispose d'une avionique de pointe (voir pp. 18 à 19). Nos pilotes sont enthousiastes : pour eux, c'est un pas de géant technologique.

Que signifie cette performance accrue pour les interventions ?

Elle offre aux pilotes une plus grande marge de manœuvre : c'est un avantage aussi bien pour les missions de sauvetage habituelles telles qu'un hélitreuillage que dans les situations d'urgence. Ce supplément de performance est aussi utile quand nous embarquons des spécialistes externes, par exemple un secouriste du Club Alpin Suisse CAS ou un technicien en cardiologie d'un centre hospitalier.

À l'exception de son cockpit, l'hélicoptère a été acheté « vide ». Comment avez-vous procédé pour développer la cabine ?

Nous avons mis à profit nos quinze ans d'expérience avec l'EC 145 pour repenser et optimiser l'ensemble de l'équipement. Au cours des deux dernières années, nous avons collaboré avec nos ingénieurs (voir p. 13) et une société spécialisée pour apporter une infinité de modifications,

petites et grandes, lesquelles amélioreront encore la prise en charge des patients. Grâce au réagencement de l'intérieur, l'urgentiste bénéficie de davantage de place, ce qui facilite son travail auprès du patient.

Quels sont les changements dans votre rôle de sauveteur ?

En vol, ma place est normalement à gauche dans le cockpit, où je seconde le pilote pour la navigation et les échanges radio. J'ai donc dû m'habituer à la nouvelle disposition des écrans et des instruments sur le tableau de bord. Désormais, mon siège pivote à 180° vers l'arrière : si l'état du patient se dégrade, je peux assister le médecin dans la cabine.

En intervention, vous actionnez le treuil. Les choses ont-elles aussi évolué à ce niveau-là ?

Le treuil de 90 mètres est identique, mais ses modalités d'utilisation optimisées : grâce au siège pivotant, le sauveteur professionnel peut désormais passer en cabine durant le vol pour actionner le treuil de sauvetage et déposer le médecin sur le terrain. Par le passé, nous devions toujours effectuer un atterrissage avant un hélitreuillage. Une autre idée concrétisée par l'équipe de projets simplifie les opérations d'hélitreuillage nocturnes : le sauveteur peut, à partir de la poignée de commande du treuil, allumer un projecteur fixé sous l'hélicoptère pour éclairer les lieux de l'accident.

Avez-vous d'autres exemples d'innovations propres à la Rega ?

Un quart de nos missions ont lieu de nuit. Le pilote porte alors des lunettes

S Équipement stable et multifonctionnel



Les exigences imposées à l'intérieur des hélicoptères de la Rega sont extrêmement complexes : il doit être le plus léger possible tout en étant assez robuste pour supporter des forces pouvant atteindre 20 g (force de gravité) dans les cas extrêmes, comme l'imposent les normes de sécurité aérienne (AESAs). En outre, les équipages doivent pouvoir installer sans outils et en un minimum de temps des appareils spéciaux, par exemple pour le transport de prématurés.

23

de vision nocturne, lesquelles amplifient la lumière disponible. Mais comment régler l'éclairage de la cabine pour que le médecin puisse préparer une injection sans gêner le pilote ? La solution : installer des lampes LED à intensité variable et réglables avec le bout des doigts. Dans la cabine d'un hélicoptère de sauvetage, la fonctionnalité prime. Un changement est utile lorsqu'il facilite le déroulement des interventions et permet de se concentrer sur l'essentiel : le patient.

Le nouvel hélicoptère a effectué ses premières missions. Quelles sont les réactions ?

Les retours des équipages sont excellents. J'ai la conviction que le H145 sera à la hauteur de son prédécesseur, l'EC 145, lequel a fait ses preuves durant quinze ans en transportant plus de 60'000 patients, et qu'il contribuera à écrire un nouveau et brillant chapitre de l'histoire de la Rega.

Interview : Ariane Lendenmann

Atterrissage de précision au Tessin



24

Premier atterrissage au Tessin : les pilotes de la Rega Urs Nagel et Nadine Flückiger posent pour la première fois le nouvel avion de la Rega, le Challenger 650, sur la piste de l'aéroport de Lugano-Agno.



Passage de témoin sur le tarmac : la patiente est conduite en ambulance à l'Hôpital régional de Lugano pour y être soignée. Le médecin de la Rega l'accompagne.

Concentration maximale : en raison de sa courte piste, l'aéroport de Lugano-Agno présente l'une des approches les plus difficiles d'Europe. La manœuvre exige une parfaite maîtrise du pilotage et une planification minutieuse. En cas de fort vent de dos ou d'un réservoir rempli de kérosène, la piste ne permet pas à de grands aéronefs comme l'avion de la Rega de s'arrêter à bonne distance. Urs Nagel, chef-pilote et capitaine, et Nadine Flückiger, sa copilote, se sont déjà posés plusieurs fois à Lugano-Agno, mais le vol de ce jour est particulier : c'est en effet la première fois que le Bombardier Challenger 650, la nouvelle acquisition de la Rega, se pose à Lugano.

Dans la cabine de l'avion-ambulance, ni la patiente Margarete Torti ni son mari, lequel se tient à ses côtés, ne se doutent des préparatifs dans le cockpit. Le soleil tessinois brille à travers les grands hublots. Le médecin de la Rega Harald Nater vérifie une ultime fois la perfusion et les autres dispositifs médicaux avant de s'asseoir et d'attacher sa ceinture de sécurité pour l'atterrissage. Il rassure en douceur sa patiente âgée : « Nous allons atterrir dans quelques minutes à Lugano. A l'hôpital, à deux pas de chez vous, vous allez vite vous remettre sur pied ! »

Elle s'effondre en plein repas

Il y a trois semaines, Mme Torti s'est soudain effondrée alors qu'elle dînait avec son mari à Vienne, ville où le couple s'est rencontré quelque 60 ans plus tôt alors qu'ils étaient étudiants. « Elle s'est retournée pour me tendre une assiette et s'est effacée d'un coup, relate

Une patiente opérée de la vésicule biliaire est rapatriée de Vienne à Lugano. Le nouvel avion de la Rega atterrit pour la première fois sur la courte piste de l'aéroport tessinois.

son mari. J'ai tout d'abord pensé à un malaise. J'ai appelé un ami médecin, lequel est arrivé immédiatement et lui a fait une prise de sang sur place. » Par chance, le médecin reconnaît la gravité de la situation. Peu de temps après, à l'hôpital, le diagnostic d'une rupture de la vésicule biliaire est posé et Mme Torti est opérée sans délai. En raison de complications postopératoires, un retour en Suisse pour la poursuite du traitement n'est pas envisageable dans un premier temps. M. Torti s'informe néanmoins régulièrement auprès du médecin traitant pour savoir quand sa femme pourra rentrer en Suisse. Finalement, le médecin donne son feu vert à un rapatriement vers Lugano. M. Torti contacte l'assurance, laquelle confie à la Rega les clarifications requises sur le plan médical ainsi que le rapatriement et son organisation. A la centrale d'intervention de la Rega, la médecin-conseil s'enquiert en détails auprès du médecin traitant à Vienne de l'état de santé de la patiente ; il s'agit d'évaluer avec la plus ►

25

grande précision possible la situation avant le rapatriement. La personne est-elle vraiment apte à être transportée ?

La pression à l'intérieur d'un avion correspond à celle ressentie à 2'000 m d'altitude.

Un examen approfondi de la situation

Une extrême prudence est en effet de mise après une intervention au niveau de la cavité abdominale. Même si la cabine d'un avion est pressurisée, la pression à l'intérieur égale celle ressentie à une altitude de 2'000 m. En raison de la pression plus faible en cabine, l'air se répand dans les cavités du corps humain, notamment dans l'intestin, ce qui peut entraîner des complications. La saturation du sang en oxygène est en outre plus faible à cette altitude. La Rega doit prendre en compte tous ces facteurs.

Après un long entretien avec le médecin viennois, la consultation des rapports médicaux et des clarifications avec l'hôpital d'accueil à

Lugano, la médecin-conseil de la Rega donne lui aussi son feu vert : Mme Torti peut être rapatriée couchée et sous étroite surveillance à bord de l'avion-ambulance. La centrale d'intervention organise alors le rapatriement de A à Z : transport de l'hôpital à l'aéroport de Vienne, mobilisation de l'équipage, calcul de la quantité de kérosène nécessaire pour le vol, plans de vol pour la navigation aérienne, transfert à l'hôpital régional après l'atterrissage au Tessin, enregistrement de la patiente à l'hôpital, tout est planifié dans les moindres détails afin que la mission se déroule sans accroc ni mauvaise surprise. M. Torti n'a aucune idée de l'organisation complexe qui se déroule en arrière-plan lorsque la cheffe d'opération de la Rega l'appelle pour l'informer que le lendemain, un équipage viendra les chercher à l'hôpital, son épouse et lui, pour les rapatrier en Suisse à bord d'un avion-ambulance.

Un rapatriement des années auparavant

À la sortie d'un long virage, le Challenger 650 a amorcé sa descente entre les collines au nord de l'aéroport de Lugano-Agno. Jusqu'à présent, tout se déroule comme prévu. M. Torti partage avec l'infirmier en soins intensifs Dirk Räber sa propre expérience avec la Rega : « Il y a de nombreuses années, j'ai moi-même été rapatrié d'Amsterdam en raison d'une urgence médicale. Je ne me rappelle pas grand-chose de ce vol, sauf que dans l'ancien avion, la luminosité n'était pas aussi agréable. »

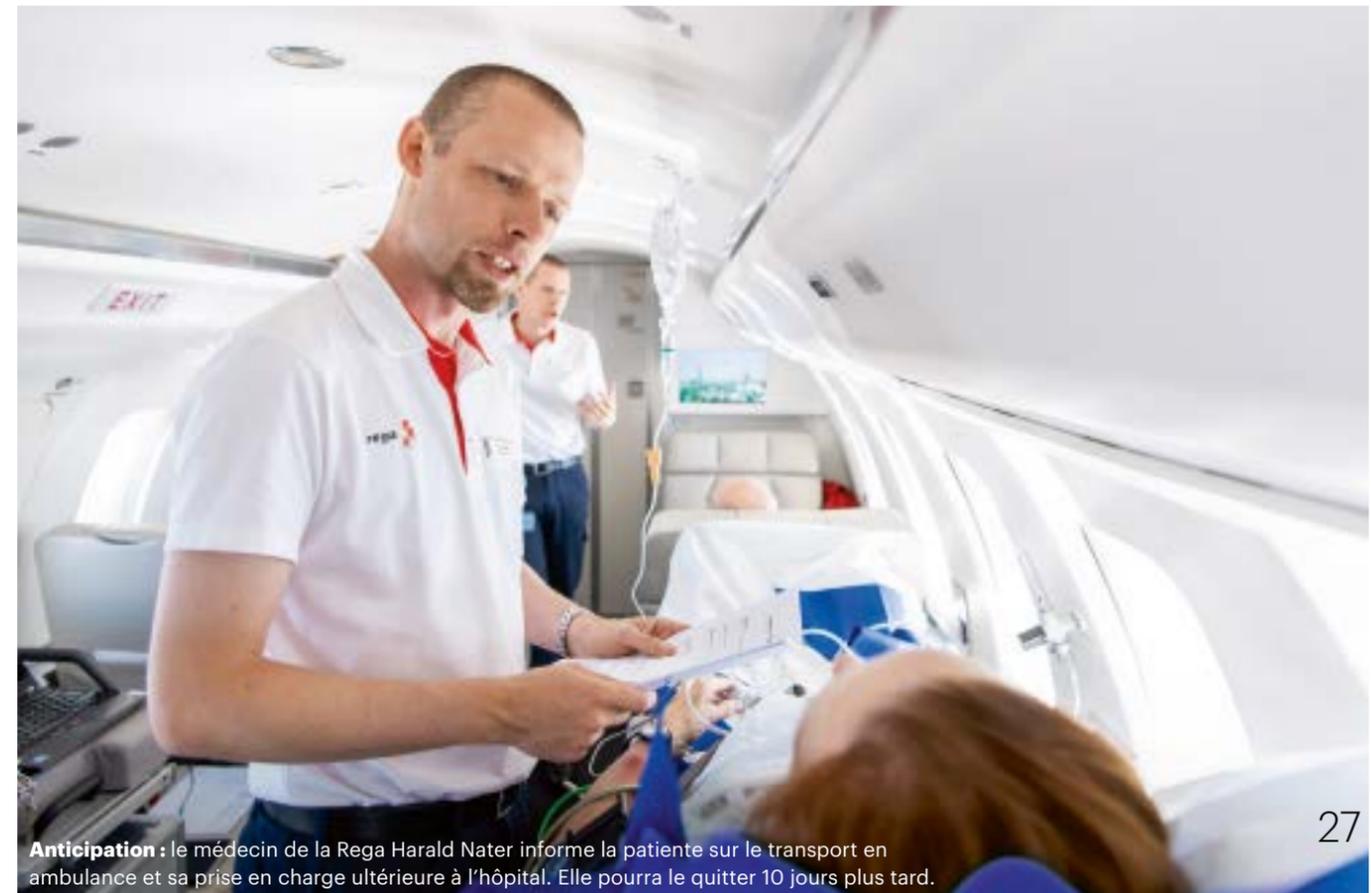
Les pilotes gardent le contrôle

Dans le cockpit, Urs Nagel et Nadine Flückiger se concentrent sur l'atterrissage imminent. Le train d'atterrissage est déjà sorti, et à mesure que l'aéronef se rapproche, l'aéroport de Lugano-Agno occupe toujours plus la fenêtre du poste de pilotage. La piste, elle, reste courte, même vue de près. Les quatre grands écrans du cockpit affichent toutes les informations importantes : position, altitude, vitesse, mais aussi données météo et altitude des collines

S Un an de rapatriement : chiffres clés



Les trois avions-ambulance de la Rega rallient chaque année 400 aérodromes différents dans le monde, soit environ quatre fois plus que la principale compagnie aérienne suisse. Dans la mesure du possible, la Rega choisit toujours l'aérodrome le plus proche du patient.



Anticipation : le médecin de la Rega Harald Nater informe la patiente sur le transport en ambulance et sa prise en charge ultérieure à l'hôpital. Elle pourra le quitter 10 jours plus tard.

environnantes. Pendant l'approche, le pilote Urs Nagel rabat l'écran transparent, lequel projette des données de vol spécifiques devant ses yeux. Le pilote n'a ainsi pas besoin de baisser la tête pour consulter ces informations ; elles se trouvent en permanence dans son champ de vision. A une quinzaine de mètres du sol, les pilotes de la Rega réduisent la puissance des moteurs et relèvent le nez de l'aéronef. Le HB-JWA atterrit en douceur à Lugano-Agno et s'immobilise bien avant le bout de la piste.

Prise en charge jusqu'à l'hôpital d'accueil

Avec des gestes expérimentés, la copilote Nadine Flückiger ouvre la porte de l'avion et abaisse l'escalier avec précaution. Aidée d'Urs Nagel, elle déploie la rampe d'accès escamotable encastrée dans la paroi extérieure lors du vol. Gyrophare allumé, l'ambulance réservée par la centrale d'intervention de la Rega arrive sur le tarmac à la minute près. Les collègues tessinois de la Croce Verde Lugano aident immédiatement l'équipage de la Rega à transborder avec précaution Mme Torti de l'avion à l'ambulance. Le médecin de la Rega, Harald Nater, accompagne le couple jusqu'à l'hôpital, puis il confie sa patiente au médecin traitant. Lors des adieux, M. Torti lui raconte

que depuis des années, son épouse et lui observent de leur maison les hélicoptères de la Rega qui se posent tous les jours à l'Hôpital de Lugano. « Je l'ai toujours dit : nous sommes donateurs Rega car, qui sait, un jour nous serons peut-être dans l'hélicoptère. Dans notre cas, ce ne fut pas un hélicoptère, mais un avion. Et ce, pour la deuxième fois ! »

Harald Schreiber

S Cockpit Rega : la technologie devant les yeux



Outre des données de vol spécifiques, une image thermique de l'environnement peut être projetée sur un écran situé directement dans le champ de vision des pilotes grâce à une caméra infrarouge équipant le nez de l'aéronef.

Chute dans les gorges

Quelques secondes et l'accident survient. Un enfant de 7 ans chute de 35 mètres dans les Gorges de l'Areuse (NE). Pour les secouristes venus à son chevet, une véritable course-poursuite pour la vie débute.



Boudry (NE), 1.5.2018

Un jeune garçon se balade avec des proches le long des gorges. Soudain, son pied glisse et l'enfant dévale la pente qui le sépare des eaux glaciales de l'Areuse. Si l'eau amortit sa chute, le danger d'hypothermie est réel. Par chance, son visage reste au-dessus de la surface. Ses proches contactent immédiatement la centrale d'alarme 144.

Les ambulanciers et sauveteurs du GRIMP du SIS Neuchâtel sont les premiers sur place ; ils descendent dans les gorges, et placent l'enfant sur un petit rocher. Il a déjà passé de longues minutes dans

haute précision pour amener le crochet du treuil vers les sauveteurs au sol, » commente le pilote Jacques-André Dévaud. « L'état du garçon était instable mais il respirait, nous devions déployer toute notre énergie pour le sauver », relate Didier Pasquier, sauveteur professionnel. L'équipage fait une halte sur un champ non loin pour procéder à une intubation. Le GRIMP, les ambulanciers et la Police cantonale rejoignent la place intermédiaire à pied et apportent leur aide. Lors du transfert à l'Hôpital de l'Île à Berne, le

Jacques-André Dévaud, pilote
« L'équipage a réuni ses forces pour ce treuillage difficile. »

l'hôpital. Celui-ci prend le relai et utilise l'ECMO, une machine d'assistance respiratoire et cardiaque. Le patient est ainsi réchauffé à l'hôpital et son cœur repart. Aujourd'hui, l'enfant se porte de mieux en mieux. Après coup, Didier Pasquier, conclut : « Seule l'efficacité de toute la chaîne de sauvetage lui a permis de survivre à ces minutes angoissantes ».

Emilie Pralong

Du train à l'hélicoptère

Alp Grüm (GR), 27.6.2018 Une femme est victime d'un accident lors d'une randonnée. En raison de fortes bourrasques, le pilote ne peut atterrir sur le lieu de l'accident. Le médecin de la Rega assure le transport de la patiente en train jusqu'à une station protégée du vent. De là, elle est héliportée à l'hôpital.

Sauvé grâce à l'app Rega

Egerkingen (SO), 25.7.2018 La police reçoit en pleine nuit une alarme d'un automobiliste suite à une sortie de route. L'homme, blessé, est dans son véhicule. Il ne sait pas exactement où il se trouve. Les secouristes le recherchent en vain. Puis la solution : grâce à l'application Rega, l'automobiliste blessé peut transmettre sa position à la Centrale d'intervention et être secouru.

Urgence sur un alpage

Alpiglen Oberberg (BE), 1.8.2018 Une jeune femme est grièvement blessée par la chute d'une pierre sur un alpage de l'Oberland bernois. L'équipage Rega de la base de Wilderswil assure son hélitreuillage jusqu'à l'hôpital.

Au contact des donateurs

1'287 visites assurées par la Rega au cours de l'année à la centrale d'intervention et sur les bases.

260 jours où la Rega s'est présentée lors de salons et événements avec un stand en 2017.

800 bébés en moyenne chaque mois sont ajoutés au nombre des donateurs Rega, en raison des affiliations familiales.



Rega-Kids

Concours Suis les traces d'animaux dans la neige et calcule ton chemin jusqu'à la case « solution ». Utilise pour cela notre clé de calcul. Nous avons déjà rempli quelques cases pour toi.

Clé de calcul

- 5 dans cette direction
- 4 dans cette direction
- 6 ou +6 les deux sont possibles

13 18 22

Solution

Jeu des différences Stan a fait un bonhomme de neige. Ses copains ont voulu l'imiter, mais aucun n'a réussi à reproduire le bonhomme de Stan à l'identique. Trouve les différences entre l'original et ses copies.



Parcours fléché L'hélicoptère de la Rega doit traverser le brouillard pour rejoindre l'héliport de l'hôpital. Montre-lui le chemin !

Map with a grid and arrows indicating a path for a helicopter through a foggy area.

Concours
Envoie ta réponse par carte postale d'ici au 31 décembre 2018 à :
Base Rega de Lausanne
« Concours » du magazine de la Rega 1414
Route de Romanel 33
1018 Lausanne

Parmi les bonnes réponses, la Rega tirera au sort dix gagnants qui recevront un modèle réduit de l'AgustaWestland Da Vinci à l'échelle 1:43.
Bonne chance !



Solution du n° 90 : Lausanne
Voici les gagnants d'un sac de sport :
L. Hill, Uster | B. Sauter, Bülach | D. Giger, Oberaach | L. Krummenacher, Kerns | A. Binder, Berne | T. Gamboni, Camignolo | S. Giudici, Savosa | N. Schäublin, Delémont | E. Siegenthaler, Rivaz | M. Adamine, Fey **Félicitations !**

Savoir

30



La luge est le loisir d'hiver familial par excellence. Le respect de quelques règles vous permettra d'en profiter en toute sécurité.

Le froid qui s'empare de nos contrées en hiver ne saurait contraindre les Suisses à rester enfermés chez eux. À ski, en snowboard ou en luge, sortir et profiter de la neige doit avant tout rester un amusement. La luge en particulier bénéficie d'une grande popularité ; elle est facile d'accès et ne demande qu'un faible investissement en matériel.

Mais le divertissement tourne parfois court. Selon le Bureau de prévention des accidents (bpa) 7'000 lugeurs se blessent chaque année en Suisse lors de chutes ou de collisions avec des pierres, des arbres, d'autres personnes ou même des véhicules. Si ces accidents restent pour la plupart sans conséquences, il arrive aussi que la Rega soit appelée à la rescousse : l'an passé, nos équipages ont pris

en charge et transportés à l'hôpital 90 lugeurs.

Toutes les pentes ne sont pas appropriées

Pour que la sortie en luge ne finisse pas chez le médecin ou, dans le plus grave des cas, dans l'hélicoptère de la Rega, gardez quelques règles élémentaires à l'esprit. Prudence, anticipation et équipement judicieux

Conseil Rega

« Les esprits intelligents se protègent : portez un casque, de bonnes chaussures d'hiver, des vêtements chauds et des gants. »

permettent de réduire considérablement le risque de blessure. Cela commence avec le choix de la piste de luge : la prudence est de mise si des murs, des clôtures, des personnes ou des véhicules se trouvent à proximité. Préférez idéalement les pistes balisées spécialement aménagées. Selon le bpa, les deux tiers des accidents graves surviennent sur des pistes de luge non officielles ou fermées. Généralement, l'accès aux pistes de ski est interdit aux lugeurs.

Casque de ski indispensable

Un équipement adéquat fait aussi la différence ; il se compose de gants, de vêtements chauds et de chaussures montantes rigides, éventuellement munies de crampons d'appoint aux talons pour un freinage sûr. En cas

Navigation

d'accident, cette tenue agit comme un isolant contre la neige et le vent, elle protège contre l'hypothermie jusqu'à l'arrivée des secours. Le port d'un casque de sports d'hiver est vivement recommandé pour éviter les blessures à la tête et les traumatismes crâniens.

Les bons réflexes en cas d'urgence

Si, en dépit de toutes les précautions prises, un accident se produit, conservez votre sang-froid. Avant toute chose, sécurisez les lieux pour éviter que des lugeurs ne percutent la victime. Prodiguez les premiers soins et alertez les secours.

Service des pistes ou Rega ?

Si l'accident a lieu sur le domaine skiable, prévenez le service des pistes. Les patrouilleurs sont formés à la prise en charge des urgences médicales et ont l'avantage de connaître les lieux. Ils se chargeront de contacter la Rega en cas de besoin. A l'inverse, si vous vous trouvez dans un secteur peu praticable, situé en dehors d'un domaine skiable et non desservi par le réseau routier, alertez directement la Rega en composant le 1414. Vous pouvez également utiliser l'application mobile : votre position exacte est alors transmise automatiquement à la centrale d'intervention, laquelle garantit une localisation rapide. Conseil : conservez votre téléphone au chaud sous vos vêtements pour préserver la batterie le plus longtemps possible.

Et comme prévenir vaut mieux que guérir, nous vous invitons à lire ci-contre les dix règles de comportement élaborées par le bpa.

Nous vous souhaitons beaucoup de plaisir dans la neige et de belles descentes sans incident.

Harald Schreiber

► Plus d'informations sur les conseils du bpa sous www.luge.rega.ch

S Les dix règles de comportement du lugeur



1. Respecter les autres lugeurs

Le lugeur doit se comporter de manière à ne pas mettre autrui en danger ou lui porter préjudice.

2. Adapter la vitesse et le style de conduite

Le lugeur doit descendre à vue et s'abstenir de descendre tête en avant. Il doit adapter sa vitesse et son comportement à ses capacités personnelles ainsi qu'aux conditions générales du terrain, de la neige, du temps et à la densité de la circulation. Il ne doit pas attacher des luges entre elles.

3. Maîtriser la direction

Le lugeur suiveur, dont la position dominante permet le choix d'une trajectoire, doit prévoir une direction qui assure la sécurité du lugeur devant lui.

4. Dépasser à distance

Le dépassement peut s'effectuer par la droite ou par la gauche, mais avec une distance suffisamment large pour prévenir les déplacements du lugeur dépassé.

5. Observer avant d'entrer ou sortir de la piste

Tout lugeur qui entre sur une piste ou s'y engage après un arrêt doit s'assurer, par un examen de l'amont et de l'aval, qu'il peut le faire sans danger pour lui et pour autrui.

6. Stationner au bord de la piste

Tout lugeur doit éviter de stationner sans nécessité aux endroits situés dans les passages étroits ou sans visibilité. En cas de chute, le lugeur doit quitter le lieu le plus vite possible.

7. Monter et descendre au bord de la piste

Le lugeur qui monte ou qui descend à pied doit utiliser le bord de la piste.

8. Respecter le balisage et la signalisation

Tout lugeur doit respecter le balisage et la signalisation.

9. Porter assistance

En cas d'accident, tout lugeur doit porter secours.

10. S'identifier

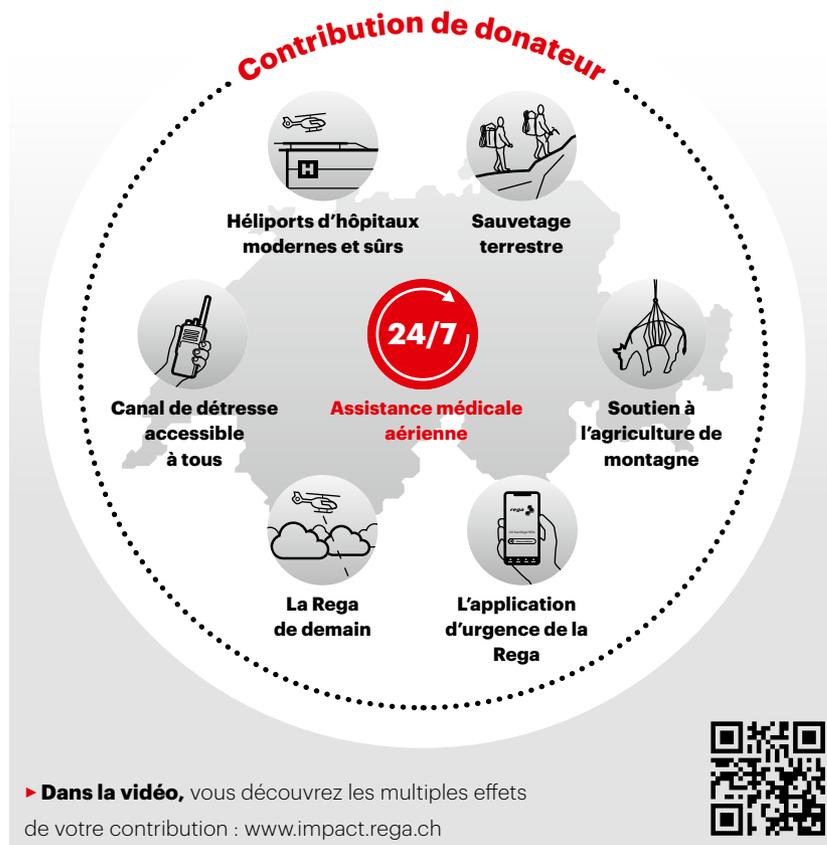
Tout lugeur – témoin ou partie responsable ou non d'un accident – est tenu de faire connaître son identité.

Source : brochure du bpa « Faire de la luge – En piste sans danger »

31

Un geste précieux

Si votre contribution de donateur maintient la Rega dans les airs, elle amène encore bien plus pour la Suisse.



Contribution de donateur

Héliports d'hôpitaux modernes et sûrs

Sauvetage terrestre

24/7 Assistance médicale aérienne

Soutien à l'agriculture de montagne

L'application d'urgence de la Rega

La Rega de demain

Canal de détresse accessible à tous

► Dans la vidéo, vous découvrez les multiples effets de votre contribution : www.impact.rega.ch

Votre solidarité nous aide à sauver

Le saviez-vous ? La Rega investit continuellement pour améliorer le sauvetage aérien en Suisse : dans sa centrale d'intervention par exemple, au sein de ses douze bases hélicoptère ou encore dans des héliports d'hôpitaux modernes et sûrs.

Ce n'est là qu'un échantillon de ce que votre contribution annuelle et celle de 3,4 millions d'autres donatrices et donateurs apportent à la Suisse. Merci infiniment de votre soutien !

Numéros d'urgence

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

Newsletter Rega

www.newsletter.rega.ch

Service des donateurs

Changement d'affiliation **www.info.rega.ch**
 Depuis la Suisse **0844 834 844**
 Depuis l'étranger **+41 44 654 32 22**

Shop Rega

Site web **www.shop.rega.ch**
 Depuis la Suisse **0848 514 514**
 Depuis l'étranger **+41 848 514 514**

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

Informations générales

Site web **www.rega.ch**